

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 13 grudnia 2024 r.

w sprawie ustalenia warunków wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025

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 2024 r. poz. 697, 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 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek „PKP INTERCITY” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP IC” lub „Przewoźnikiem” lub „Spółką”, z 22 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 22 listopada 2024 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej również „PKP PLK S.A.” lub „Zarządcą”, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025,

- I. ustalam warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025, w ten sposób, że:**
- 1. określam warunki umowy dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej,**
 - 2. rozstrzygam kwestie sporne, w których Strony nie doszły do porozumienia, tj.: ustalam treść § 11 ust. 8, § 11 ust. 15, § 19 ust. 12 projektu negocjowanej umowy (ust. 10 niniejszej decyzji), Załącznika nr 12 – Tytuł oraz pkt 2, 3 ppkt 4, pkt 4, pkt 6 oraz Załącznika nr 12a – pkt C do projektu negocjowanej umowy;**
- II. na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

§ 1. Definicje

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja** – niniejszą decyzję;
- 2) aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 697 ze zm.);
- 3) Regulamin** – *Regulamin sieci 2024/2025*, opracowany przez Zarządcę, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, stanowiący wzorzec umowny w rozumieniu art. 384-385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny;
- 4) 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 2024/2025*, stanowiący Załącznik 9.1 do Regulaminu;
- 5) 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;

- 6) **Aplikacja SEPE2** – aplikacja internetowa System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2;
- 7) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 8) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów „Zamawiaj i Jedź”;
- 9) **OIU** – Obiekt Infrastruktury Usługowej;
- 10) **Regulamin OIU** – *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl;
- 11) **Moduł OIU** – moduł służący do rejestrowania manewrów, postojów pojazdów kolejowych i korzystania z OIU;
- 12) **kwalifikowany podpis elektroniczny** – podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 422, z późn. zm.) oraz art. 3 pkt.12 rozporządzenia PE i Rady nr 910/2014 z 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz. U.UE.L.2014.257.73);
- 13) **okres rozliczeniowy** – jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury. Pierwszy obejmuje okres od 15 do 31 grudnia 2024 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 13 grudnia 2025 r.;
- 14) **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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88).

§ 2. Oświadczenia

1. Zarządca posiada ważną na dzień wydania Decyzji Autoryzację Bezpieczeństwa, uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. Regulaminu oraz odpis z Krajowego Rejestru Sądowego, zachowują swoją ważność i są aktualne dzień wydania Decyzji.
3. Zobowiązuje się Przewoźnika, że będzie niezwłocznie informował Zarządcę o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.
4. Zobowiązuje się Przewoźnika, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 697 ze zm.) i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje 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 minimalizację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Strony, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będą stosować postanowienia Regulaminu, Zasad 1520 i Regulaminu OIU. W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią Decyzji a Regulaminem, zapisy Decyzji są wiążące dla Stron.
8. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, wyraża zgodę na realizację przejazdów 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 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 handlowy zgodnie z rozkładem jazdy, ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.
10. Każda ze Stron jest dużym przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych.
11. Zobowiązuje się Zarządcę, że rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte są w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług

(tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 361).

§ 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 OIUna zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie, Zasadach 1520, Regulaminie OIU i Decyzji.
2. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi dane dotyczące planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez jego pociągi, poprzez Aplikację SEPE2, na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**.
3. Inne usługi, w tym udostępnianie powierzchni nośników informacji Zarządcy oraz powierzchni pod instalację nośników informacji Przewoźnika, w celu publikacji dodatkowych informacji handlowych Przewoźnika, będą świadczone na podstawie odrębnych umów lub zleceń.

§ 4. Warunki korzystania z infrastruktury kolejowej

1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów odbywa się według zasad określonych w podrozdziale 6.1 – 6.3. Regulaminu.
2. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez dokonania jej modyfikacji zmieni parametry pociągu, za wyjątkiem przypadku, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 9 Regulaminu.
3. W przypadku, kiedy zmienione parametry uniemożliwią wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów, Przewoźnik może otrzymać Uzupełniający Rozkład Jazdy.

Uzupełniający Rozkład Jazdy będzie uwzględniał nowe dane dotyczące np.: czasów jazdy pomiędzy posterunkami, pojazdu trakcyjnego, informacje o obciążeniu lokomotywy, długości pociągu, prędkości maksymalnej i wymaganym procencie masy hamującej, zmienione w stosunku do przydzielonej pierwotnej trasy pociągu.
4. Przewoźnik, nie może korzystać z przydzielonej trasy pociągu, jeżeli przed uruchomieniem, po jego zestawieniu zgodnie z parametrami określonymi w przydzielonej trasie pociągu nie zgłosi Zarządcy jego gotowości do odjazdu, zgodnie z zapisami podrozdziału 6.1. ust. 5 i 6 Regulaminu.
5. Decyzja nie obejmuje usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne, na które Przewoźnik zobowiązany jest zawrzeć odrębne umowy z podmiotami je świadczącymi.
6. Brak obowiązujących umów, o których mowa w podrozdziale 2.3.9. ust. 3 Regulaminu, może skutkować brakiem możliwości korzystania przez Przewoźnika z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
7. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia umów, o których mowa w podrozdziale 2.3.9. ust. 3 Regulaminu, Przewoźnik niezwłocznie dokonuje modyfikacji trasy pociągu, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.8.1. Regulaminu w zakresie zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub składu rezygnację z trasy pociągu.
8. Przewoźnik korzysta z infrastruktury kolejowej Zarządcy w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz z OIU, na podstawie przydzielonej zdolności przepustowej.
9. Zarządca w okresie obowiązywania Decyzji wprowadza zamknięcia torowe na zasadach przewidzianych w Decyzji, Regulaminie i odpowiednich instrukcjach wymienionych w Załączniku 3.2. do Regulaminu. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić także inne ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w podrozdziale 2.5. ust. 2 pkt 4-10 i ust. 4 Regulaminu.
10. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca wprowadza zamknięcie torowe i przekazuje zastępczy rozkład jazdy pociągów w trybie i terminach określonych w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu oraz Załączniku 5.2 do Regulaminu.

Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z 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, natomiast inne koszty mogą być zwracane wyłącznie na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.

12. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować po stronie Przewoźnika konieczność wdrożenia zmian organizacji w zakresie obrządzania składów pod kątem sanitarnym, technicznym i ruchowym.
13. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3.2. Regulaminu.
14. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 3.4.3. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.
15. W przypadku braku możliwości dotrzymania przez Przewoźnika ograniczeń środowiskowych wskazanych w podrozdziale 2.4.2 ust. 1 Regulaminu, w odstępstwie od tych zapisów Zarządca dopuszcza możliwość kursowania pociągów pasażerskich zestawionych z taboru z otwartym obiegiem sanitarnym.
16. Odstępstwo, o którym mowa w ust. 15, będzie obowiązywało na następujące typy taboru:
 - 1) Wagon CD – **AB**³⁴⁹ – I klasy + II klasy (51);
 - 2) Wagon CD – **B**²⁴⁹ – II klasy;
 - 3) Wagon CD – **BDs**⁴⁴⁹ wagon dla osób przewożących rowery, wagon przystosowany do dla przejazdu osób z niepełnosprawnością.
17. Zobowiązuje się Przewoźnika do sukcesywnego wycofywania taboru z otwartym obiegiem sanitarnym w miarę postępów prac modernizacyjnych lub po przekroczeniu resursu przeglądowego taboru.

§ 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 dnia 17 listopada 2012 r.) 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 dnia 3 maja 2013 r. ze zm.) w odniesieniu do zagrożeń, którymi nie są w stanie zarządzać samodzielnie.

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz podmiotów i osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.
5. Zarządca odpowiada za stan i sprawność infrastruktury kolejowej udostępnianej Przewoźnikowi.
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 podmioty i 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 podmioty i 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 Przewoźnika na wniosek Zarządcy. Za każde wydane pozwolenie lub duplikat dla pracownika Zarządcy będzie pobierana opłata w wysokości 10 zł netto. Każdorazowy planowany przejazd pracownika Zarządcy w kabinie maszynisty powinien być zgłoszony do Przewoźnika na adres email: bwd@intercity.pl z wyprzedzeniem co najmniej 12 godz. przed planowanym przejazdem, z wyjątkiem przejazdów awaryjnych (np. monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego po wypadkach, zdarzeniach kolejowych) które powinny być zgłoszone przed rozpoczęciem przejazdu do Dyspozytora Głównego nr tel. 505 554 590. Zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty określa **Załącznik nr 15**.
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 są Dyrektorzy Zakładów i Z-cy Dyrektorów Zakładów Przewoźnika.
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) rodzaju 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. Na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Zarządca zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj.:
- 1) koszenie traw i odchwaszczanie, tak aby ich wysokość nie przekraczała 15 cm na drodze dojścia do miejsca (toru) odstawienia pozostawionych na postój składów pociągów oraz torowiska w obrębie skrajni taboru;
 - 2) usuwanie krzewów;
 - 3) właściwe zabezpieczenie studzienek;
 - 4) zapewnienie oświetlenia w porze ciemnej na czas wykonywania czynności technicznych przy pociągach w miejscach, w których istniejąca infrastruktura pozwala na zapewnienie takiego oświetlenia.

W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu międzytorzy w tym 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 (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

15. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu czystości w obrębie międzytorzy, szczególnie, gdy będzie ograniczona widoczność słupków, wskaźników bądź semaforów Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości, takich jak w szczególności „krzewów” ograniczających i/lub zasłaniających widoczność lub nieczytelnych wyblakłych wskaźników w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
16. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, brak wskaźników lub złego usytuowania wskaźników itp. Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
17. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, w tym w zakresie odśnieżania, oświetlenia peronów min. w czasie wjazdu, postoju i wyjazdu pociągu Przewoźnika, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnych, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
18. W przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia obszaru kolejowego (m.in. torów, peronów, infrastruktury pasażerskiej na peronach, międzytorzy lub dróg dojazdu do peronów) przez Przewoźnika lub podmioty i osoby, którymi posługuje się Przewoźnik, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika na adres e-mail: rozliczenia.BPP4@intercity.pl o powyższym i wzywa do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, tzn. co najmniej do przywrócenia prawnie określonych standardów jakości środowiska (jeśli są określone) a w przypadku ich braku przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia.
W przypadku nieusunięcia przez Przewoźnika stwierdzonych nieprawidłowości w terminie 3 dni roboczych od otrzymania wezwania Zarządcy, Zarządca usunie je na koszt Przewoźnika.
19. 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 (t.j. 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 szkody powstałej po stronie Zarządcy, w tym zwrotu nałożonej na Zarządcę przez Inspekcję Ochrony Środowiska kary administracyjnej.
20. Ze względu na konieczność bieżącego monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, Przewoźnik przekazuje do Biura Bezpieczeństwa Zarządcy, pocztą elektroniczną na adres e-mail: przewoznik.instrukcje@plk-sa.pl, aktualne wersje instrukcji/przepisów wewnętrznych:

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

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

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 pojazdu trakcyjnego;
- 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:
 - a) po stronie Zarządcy – poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. Dyspozyturę Główną

PKP IC,

- b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 3) w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującego utrudnienia eksploatacyjne, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 8 Regulaminu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje o potrzebie usunięcia taboru poprzez właściwą terenowo Ekspozyturę Dyspozytury Głównej „PKP Intercity” S.A.: (Kraków, tel. 12 393 33 75 bzkrd@intercity.pl; Poznań, tel. 61 633 25 18 bzprd@intercity.pl; Gdynia, 58 721 55 17 bzgtd@intercity.pl) bądź Dyspozyturę Główną Warszawa, tel. 22 473 30 64 bzrd@intercity.pl odpowiednio:
- a) Dyspozytura Główna w Warszawie – nr tel. 22 47 33 064; 22 47 42 751; adres e-mail: bzrd.warszawa@intercity.pl,
 - b) Wydział Ekspozytury Głównej w Poznaniu – nr tel. 616 662 518; 616 331 809; adres e-mail: bzprd@intercity.pl,
 - c) Wydział Ekspozytury Głównej w Krakowie – nr tel. 12 39 33 375; 12 39 33 231; adres e-mail: bzkrd@intercity.pl,
 - d) Wydział Ekspozytury w Gdyni – nr tel. 587 215 517; 587 213 375; adres e-mail: bzgtd@intercity.pl;
- 4) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według **Załącznika nr 2**;
- 5) w zakresie udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, Zarządca i Przewoźnik powiadamiają się na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**;
- 6) Zarządca przekazuje Przewoźnikowi na dedykowany adres e-mail: prj@intercity.pl, sekretariat.bzw@intercity.pl, sekretariat.bzp@intercity.pl, sekretariatbzk@intercity.pl, sekretariat.bzg@intercity.pl, powiadomienia w zakresie:
- a) specyfikacji wprowadzonych zmian do Regulaminów technicznych,
 - b) informacji o zmianach w Dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (Dodatek 1 i Dodatek 2),
 - c) informacji o aktualizacji Danych do opisu trasy;
- 7) 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 – PKP Intercity S.A. Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: umowa.pkplk@intercity.pl.

§ 7. Oplaty

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;
 - 5) za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2.
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 O_p wyliczana jest według wzoru:

$$O_p = (P * S) + (P_T * 0,29)$$

gdzie:

- P – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach zrealizowana przez pociąg na całej trasie jego przebiegu,
 S – część stawki zależna od masy brutto pociągu i kategorii linii kolejowych w zł/pockm, określona według wzoru:

$$S = 8,01 * W_M * W_K$$

8,01 – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pockm,

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 i ustalany na podstawie Cennika, stały dla całej trasy pociągu,

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

0,29 – część stawki zależna od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w zł/pockm.

W przypadku, gdy cała trasa przejazdu pociągu zrealizowana została trakcją elektryczną $P_T = P$.

W przypadku, gdy cała trasa przejazdu pociągu została zrealizowana trakcją spalinową, to „ P_T ” przyjmie wartość „0” (słownie: zero) i cała część „($P_T * 0,29$)” również przyjmie wartość „0” (słownie: zero).

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:

$$O_p = \sum_{i=1}^j [(8,01 * W_{Mi} * W_K) * (P_{Mi} * K_p)] + [0,29 * (P_T * K_p)]$$

gdzie:

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

8,01 – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pockm,

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,

0,29 – 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 ISZTP/SKRJ parametrów pociągu, dotyczących zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego i/lub zmienionej masy brutto pociągu, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1, w przypadku, gdy zmiana dotyczy całej trasy lub ust. 2, w przypadku gdy zmiana dotyczy części trasy.
4. Za zrealizowany przejazd pociągu, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3 i pomniejszana o wartość wynikającą z przyznanej ulgi.
5. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3.

W przypadku, kiedy realizacja przejazdu pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi wymaga wstrzymania ruchu

po sąsiednim torze, Zarządca nalicza opłatę podstawową za korzystanie z obu torów.

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

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

9. Opłata podstawowa, o której mowa §7 w ust. 1 pkt 1 lit. a), w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnej na stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe>.
10. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
11. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej dla trakcji elektrycznej lub innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego Załącznik 2.8 Regulaminu.
12. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU jest obliczana, jako iloczyn stawki jednostkowej postoju i sumy czasu trwania postoju.

Opłata za postój nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez pojazd kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia Zarządcy gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu, w przypadku gdy pociąg uruchamiany jest w odstępstwie od rozkładu jazdy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

13. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm naliczane są zgodnie z Zasadami 1520.

§ 9. Opłaty rezerwacyjne

1. Zarządca, nalicza opłatę rezerwacyjną zgodnie z zapisami w podrozdziale 5.6. Regulaminu i § 6 ust. 5 Zasad 1520.
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.
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:

$$OR = [50\% * \sum_{i=1}^j [(8,01 * (W_{M1i} - W_{M2i}) * W_K)] * (P_{Mi} * K_P)]$$

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 współczynników W_M , W_K , P_{Mi} , 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 usługi komunikacji zastępczej, obejmujące przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.

Powyższe ma zastosowanie również w przypadku odwołania zamknięcia torowego, natomiast pociąg jest odwołany w zastępczym rozkładzie jazdy.

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


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

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**;
- 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.2**;
- 4) oświadczenie o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**.
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: FEnKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko), FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej) lub CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Instrument „Łącząc Europę”), KPO (Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności), analogicznie jak dla: POIiŚ (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko), CEF1 ((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.

§ 11. Inne opłaty i rozliczenia

1. Opłaty za korzystanie z OIU, wyznaczone są zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie OIU.

¹ Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

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.

W przypadku utrudnień eksploatacyjnych wynikających z winy Zarządcy, Zarządca nie obciąży Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.

3. Do wystawionej dla Przewoźnika faktury Zarządca dołącza następujące załączniki:
- 1) kopię faktury wystawionej przez innego przewoźnika,
 - 2) telefonogram/ zamówienie, określający, kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny,
 - 3) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy z pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta/kierownika pociągu) i pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika.
4. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został użyty do „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika, za wykonaną pracę pojazdu trakcyjnego i drużyny trakcyjnej lub innych pracowników (manewrowego, rewidenta/kierownika pociągu), obciąża Zarządcę fakturą, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika do stosowania na okres:
- 1) od 15 grudnia 2024. do 31 grudnia 2024 r. – pojgodz. pracy pojazdu trakcyjnego z drużyną trakcyjną netto:
 - a) EU07/EP07 – 540,39zł;
 - b) EP08 – 643,39 zł;
 - c) EU07A – 805,39 zł;
 - d) EP05 – 651,63 zł;
 - e) EP09 – 1 157,39 zł;
 - f) EU160 – 1 266,39 zł;
 - g) EU44 – 1 539,39 zł;
 - h) SM42 – 871,39 zł;
 - i) 754 – 1 048,39zł;
 - j) SU160 – 1 282,39zł;
 - k) SU4210/4220 – 1 532,39zł,
 - 2) od 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. – pojgodz. pracy pojazdu trakcyjnego z drużyną trakcyjną netto:
 - a) EU07/EP07 – 560,00 zł;
 - b) EP08 – 667,00 zł;
 - c) EU07A – 835,00 zł;
 - d) EP05 – 675,00 zł;
 - e) EP09 – 1 200,00 zł;
 - f) EU160, EU 44, EU200, Vectron – 1 596,00 zł;
 - g) SM42 – 904,00 zł;
 - h) 754 – 1 087,00 zł;
 - i) SU160 – 1 330,00 zł;
 - j) SU4210/4220 – 1 589,00 zł.

Do powyższych kwot zostanie doliczony podatek VAT według obowiązujących stawek.

Przewoźnik wyznaczając opłatę za użycie pojazdu trakcyjnego, uwzględni całkowity czas pracy pojazdu

(czas pozostawiania pojazdu w dyspozycji Zarządcy), z zastosowaniem przeliczenia „kwadransowego”, tj. naliczając 1/4 stawki godzinowej, o której mowa wyżej, za każdy rozpoczęty kwadrans użycia pojazdu trakcyjnego.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury Przewoźnik dołącza następujące załączniki:

- 1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
 - 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, kierownika pociągu, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
5. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został zamówiony przez Zarządcę w celu „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika i nie został wykorzystany, obciąża Zarządcę fakturą wystawioną zgodnie z postanowieniami ust. 4 powyżej.
6. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w harmonogramie zamknięć torowych, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszczeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, w tym kosztów komunikacji zastępczej.
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 (dotyczy stacji: Bielsko Biała, Chabówka, Częstochowa, Gliwice, Jasło, Katowice, Kielce, Kraków Główny, Kraków Zachód, Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Krynica Zdrój, Łupków, Muszyna, Ostrowiec Świętokrzyski, Powroźnik, Przemyśl Bakończyce, Przemyśl Główny, Racibórz, Rzeszów Główny, Sandomierz, Stalowa Wola Rozwadów, Sucha Beskidzka, Stróże, Tarnów, Wisła Głębce, Wisła Uzdrowisko, Zagórz, Zakopane, Zwardoń, Żywiec, Wrocław Gł., Poznań Gł., Jelenia Góra, Terespol);
 - 2) postój pociągu Przewoźnika na stacji zwrotnej planowanej zgodnie z rocznym rozkładem jazdy pociągów, z powodu wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej lub z powodu braku możliwości skorzystania z torów postojowych;
 - 3) domknięcie obiegów składów pociągów Przewoźnika;

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

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

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

Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy współpracują z pracownikami Przewoźnika w celu ustalenia

miejsz zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę, biorąc pod uwagę osoby z ograniczoną możliwością poruszania się w tym osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich..

9. 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. Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego.

Porozumienie, o którym mowa wyżej, może zostać zawarte wyłącznie w formie pisemnej pod rygorem nieważności lub formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym pod rygorem nieważności, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.1**, na etapie:

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

w przedmiocie:

- 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 wraz z obsługą trakcyjną dla przeciągania składów pociągów jako traktacji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej.
- 4) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
- 5) 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;
- 6) kosztów obsługi manewrowej (odpięcie przypięcie lokomotywy, przestawienie składu) na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 7) dodatkowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru.

W ramach uzgodnień, Przewoźnik zobowiązany jest określić szacowaną 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 odwołania przez Zarządcę zarządzanego w RJ zamknięcia linii z winy Zarządcy w terminie krótszym niż 14 dni przed planowanym zamknięciem linii, powodującego rezygnację z uruchomienia ZKA i konieczności wypowiedzenia umowy/odstąpienia od umowy zawartej z przewoźnikiem autobusowym, Przewoźnik występuje do Zarządcy o zwrot opłaconych kar umownych naliczonych przez przewoźnika autobusowego oraz odpowiednio udokumentowanych przez Przewoźnika, które zostały określone w umowie pomiędzy Przewoźnikiem a przewoźnikiem autobusowym z tytułu jej wypowiedzenia/odstąpienia w takim przypadku.
11. W przypadku postoju pojazdów kolejowych, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 8 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.

W przypadku braku wolnych torów na danej stacji, Zarządca wskazuje inny wolny tor na innej stacji, gdzie istnieje możliwość odstawienia pojazdów kolejowych na postój.

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.

12. Opłaty za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2, wyznaczone są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 13**.

13. 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**;
- 7) wykorzystania danych z Aplikacji SEPE2 niezgodnie z obowiązującymi zasadami, zawarte są w ust. 37 i 39 **Załącznika nr 13**.

14. 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.

15. W przypadku, gdy wartość wypłaconych przez Zarządcę Przewoźnikowi rekompensat, o których mowa w ust. 14, za rozkład jazdy pociągów 2024/2025, nie pokryje w całości wypłaconych przez Przewoźnika pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień pociągów na podstawie art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, oraz kosztów poniesionych w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie art. 20 ww. rozporządzenia w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań oraz poniesionych kosztów z tytułu opóźnień za które winę ponosi Zarządca. Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań z winy Zarządcy, w części niepokrytej przez rekompensaty, według zasad określonych w **Załączniku nr 12**.

16. 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.

§ 12. Zasady dokumentowania świadczonych usług oraz rozstrzygnięcia sporów i odwołań

1. Zarządca prowadzi w Aplikacji SEPE2 rejestrację przejazdów pociągów. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 5 dni po zakończeniu biegu pociągu do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia w Aplikacji SEPE2.

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 Module OIU 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: umowa.pkpplk@intercity.pl najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjnej i opłaty za korzystanie z OIU.

Nie zgłoszenie przez Przewoźnika zastrzeżeń w terminie 21 dni od dnia otrzymania zestawienia, stanowi oświadczenie Przewoźnika o akceptacji zestawienia i jego bezspornym charakterze.

4. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.
5. Przewoźnik ma możliwość składania reklamacji w terminie 1 roku i 7 miesięcy od dnia zdarzenia, a w przypadku jeżeli postępowanie wyjaśniające co do zdarzenia nie zakończy się co najmniej w 1 rok od dnia zdarzenia – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.

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

1. Zarządca wystawia faktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t. j. Dz.U. z 2024 r., poz. 361) za:
 - 1) zrealizowane usługi, za wyjątkiem usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, o której mowa w pkt 3, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego;
 - 2) wpłaconą zaliczkę, w terminie do 7 dni od daty otrzymania wpłaty zaliczki;
 - 3) usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, w terminie do 14 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego.

Wystawione faktury Zarządca przekazuje za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: efaktury@intercity.pl, zgodnie z podpisaną przez Przewoźnika „Zgodą na otrzymywanie eFaktury”, która reguluje zasady przepływu dokumentów faktur, faktur korygujących oraz duplikatów faktur wysyłanych za pośrednictwem poczty elektronicznej.

2. W fakturach, jako odrębne pozycje uwzględnia się opłatę podstawową za przejazd pociągu, opłatę za postój pojazdów kolejowych, opłatę manewrową, opłatę za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjne oraz opłaty za korzystanie z OIU.
3. Za opracowanie warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej, faktury wystawia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. Należności i zobowiązania wynikające z faktur, not i innych dokumentów finansowych wnoszone są w terminie 21 dni od daty ich wystawienia, na rachunek w nich wskazany. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
5. Strony postanawiają, że podatek od towarów i usług VAT wynikający z faktur wystawionych w związku z realizacją 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 (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 361).
6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury/noty in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: **42 1140 1010 0000 2606 8600 1005** w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury/noty z zastrzeżeniem, gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe zobowiązania 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. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

8. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
9. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
10. Fakturę/notę 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 (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1790).
12. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej Strony, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
13. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z Decyzji. W takim przypadku w terminie 10 dni od daty dokonania płatności Przewoźnik zostanie poinformowany w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.
14. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie, bez uzyskania jej przedniej pisemnej zgody.

§ 14. ~~§ 14.~~

~~§ 14.~~

§ 15. Poufność informacji

1. Zarządca oświadcza, że postanowienia Decyzji nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1233) oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 902).
2. Przewoźnik oświadcza, że postanowienia Decyzji dotyczące:
 - 1) szacowanej wartości Decyzji §19 ust.5,
 - 2) Gwarancji Finansowych, o których mowa w §14,
 - 3) Oświadczenia z załącznika nr 3.2 (uzupełnionego) dotyczącego komunikacji zastępczej, poza danymi przekazywanymi do centrum Projektów Unijnych (CUPT).

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

3. Zobowiązuje się Strony do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
4. Zobowiązuje się Strony do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
5. Każda ze Stron jest zobowiązana do niewykorzystania informacji, o których mowa w ust. 2 oraz w ust. 3 uzyskanych od drugiej Strony w celach innych niż określonych w Decyzji.
6. Obowiązek określony w ust. 2, ust. 3 i ust. 5 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.

7. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, 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 zgody Strony, której informacja dotyczy, wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym;
 - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. 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 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
9. Zobowiązuje się Strony do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania, w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, oraz o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień Decyzji oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.
10. Przewoźnik zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a” zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> oraz stosowania jej postanowień.
11. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 3, powziętych w związku z realizacją Decyzji.
12. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
13. Udostępnianie przez Zarządcę stowarzyszeniu RNE (RailNetEurope) lub podmiotom współpracującym z RNE, którego Zarządca jest członkiem, danych o pociągach Przewoźnika, przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nazwy Przewoźnika, numeru krajowego i międzynarodowego, pokonywanej trasy, punktualności jazdy oraz przyczynach ewentualnych opóźnień (według kodów UIC), nie stanowi naruszenia postanowień niniejszego paragrafu.
14. Przewoźnik oświadczy, iż jest sygnatariuszem umowy korporacyjnej pn. Karta Grupy PKP zawartej w dniu 17 sierpnia 2022 r. i w wykonaniu zobowiązań w niej określonych jest uprawniony do przekazywania PKP S.A. informacji i dokumentów powstałych w celu realizacji lub w związku z realizacją niniejszej Decyzji.
15. Obowiązek określony w ust. 3 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu lub rozwiązaniu Decyzji przez okres 3 lat.

§ 16. Obowiązek informacyjny realizowany przez Strony wobec osób trzecich

1. Strony, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia 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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz.Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „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 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 PKP Intercity Spółka Akcyjna z siedzibą pod adresem: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A (Przewoźnik);
 - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: iod@intercity.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Intercity Spółka

Akcyjna, 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);
 - d) zarządzania kontami użytkowników i uprawnieniami dostępowymi do Aplikacji SEPE2;w zakresie: dane zwykle – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte, a w przypadku użytkowników Aplikacji SEPE2 także numer telefonu kontaktowego i adres e-mail;
 - 6) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Stron wskazuje się konieczność wydania Decyzji i jej właściwą realizację zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 7) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 8) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 9) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Decyzji oraz przez okres, w którym Strony będą realizowały cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Decyzją lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 10) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 11) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 12) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Strony zobowiązane są poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane przez Strony do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Stronę jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane na etapie realizacji Decyzji, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
 3. Zobowiązuje się każda ze Stron, 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 podczas 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. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących 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. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach telefonicznych w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej, o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz zobowiązuje ww. osoby do zapoznania się z jego treścią.

§ 19. Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r.
2. Zobowiązuje się Strony 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 zawiadomienia drugiej Stronie.
3. Korespondencja pocztowa wysłana na adres, o którym w nagłówku Decyzji, inny adres wskazany przez Przewoźnika w trybie § 6 pkt 7 lub inny adres ujawniony w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego lub Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej Przewoźnika, która zostanie awizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami i nie zostanie odebrana przez Przewoźnika we właściwym terminie, ma charakter korespondencji skutecznie doręczonej z dniem ostatniego dnia terminu na odbiór tej korespondencji przez Przewoźnika. Wszelkie informacje i oświadczenia doręczone w taki sposób Strony uznają za skuteczne i wywołujące wynikające z nich skutki prawne.
4. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie ~~XXXX~~ zł netto (słownie: ~~XXXX~~ złotych ~~XX~~), ~~XXXX~~ zł brutto (słownie: ~~XXXX~~ złotych ~~XX~~).
5. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej lub formy elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
6. Decyzja wygasa z dniem powzięcia przez którąkolwiek ze Stron informacji o utracie ważności dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 1 oraz w podrozdziale 3.2.2 Regulaminu.
7. Z zastrzeżeniem części G Załącznika nr 12, w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe – za wyjątkiem opłat za udostępnienie danych poprzez Aplikację SEPE2 – lub nieprzedstawienia albo niezpełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym 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 aktualnym stanie zadłużenia.
8. Strony nie mogą bez zgody drugiej Strony wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przenieść wierzytelności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
9. 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 stanowić więcej niż 2% wartości każdej faktury wystawionej przez Zarządcę do Decyzji. W przypadku gdy bank będzie wymagał potwierdzenia odbioru od Zarządcy zawiadomienia o przelewie wierzytelności (Zawiadomienie), Przewoźnik prześle potwierdzenie zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik do Zawiadomienia 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 stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa drugiej Strony oraz danych osobowych.

10. Zastrzega się możliwość dochodzenia odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej lub rekompensat.
11. W zakresie nieuregulowanym Decyzja stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
12. Spory dotyczące Decyzji, Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
13. 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.
14. Ustala się, że w razie ogłoszenia upadłości Przewoźnika, w stosunku do Decyzji znajduje zastosowanie art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 794).
15. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:
 - 1) **Załącznik nr 1** – Wzór upoważnienia do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie;
 - 2) **Załącznik nr 2** – Przekazywanie informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu;
 - 3) **Załącznik nr 3** – Wzór „Zestawienia pociągów odwołanych/ kursujących drogą okreśną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (p.o.), za które została wprowadzona komunikacja zastępcza organizowana przez Przewoźnika w związku z robotami na linii nr ... za okres rozliczeniowy od ... do ...”;
 - 4) **Załącznik nr 3.1** – Wzór „Porozumienie 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 3.3** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
 - 7) **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;
 - 8) **Załącznik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej na stacjach i przystankach osobowych wyposażonych w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej;
 - 9) **Załącznik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
 - 10) **Załącznik nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 11) **Załącznik nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 12) **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;
 - 13) **Załącznik nr 8.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 14) **Załącznik nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 15) **Załącznik nr 9.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika

- z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 16) **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;
- 17) **Załącznik nr 11** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
- 18) **Załącznik nr 12** – Zasady występowania do Zarządcy o zwrot wypłaconych pasażerom odszkodowań za bilety kolejowe z tytułu opóźnień pociągów oraz o zwrot poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego;
- Załącznik 12.1.** Oświadczenie przewoźnika kolejowego o zasadności i racjonalności wydanych posiłków i napojów, zapewnieniu zakwaterowania oraz w przypadku unieruchomienia pociągu - przewozu z pociągu do stacji kolejowej lub alternatywnego miejsca umożliwiającego kontynuację podróży przez pasażera, z tytułu opóźnienia pociągów powstałego z winy zarządcy;
- 19) –
- 20) **Załącznik nr 13** – Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez Aplikację SEPE2;
- 21) **Załącznik nr 13.1** – Wykaz użytkowników Aplikacji SEPE2;
- 22) **Załącznik nr 13.2** – Formularz zgłoszeniowy dostępu do Aplikacji SEPE2;
- 23) **Załącznik nr 14** – Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.
- 24) **Załącznik nr 15** – Zasady przejazdu pracowników Zarządcy Infrastruktury w czynnej kabinie maszynisty Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

PKP IC wnioskiem z 22 listopada 2024 r., nr BBZ1-070-46/2024 (data doręczenia do UTK: 22 listopada 2024 r.), zwanym dalej również „Wnioskiem”, wniosła o wydanie decyzji zastępującej umowę o wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025, pomiędzy PKP IC i PKP PLK.

Prezes UTK pismem z 22 listopada 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.7.2024.2.AKK zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek PKP IC postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy Przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A., o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025. Jednocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego w sprawie włączono następujące dokumenty:

- 1) wniosek PKP IC z 22 listopada 2024 r., znak: BBZ1-070-46/2024;
- 2) projekt umowy Nr 60/012/0186/24 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025;
- 3) Wykaz rozbieżności PKP IC vs. PKP PLK – umowa o wykorzystanie infrastruktury kolejowej na rj 2024/2025;
- 4) licencję PKP IC nr L/034/2017 na wykonywanie przewozów kolejowych osób;
- 5) jednolity certyfikat bezpieczeństwa PKP IC, nr identyfikacyjny UE: PL1020240198,
- 6) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP IC, nr KRS 0000296032, aktualny na dzień 22 listopada 2024 r.;
- 7) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK S.A., nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 22 listopada 2024 r.;
- 8) autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A. nr PL2120210000.

W ww. piśmie z 22 listopada 2024 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK do ustosunkowania się, do 29 listopada 2024 r., do wniosku PKP IC z 22 listopada 2024 r. w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 oraz, na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a., wezwał Strony do uczestnictwa w zaplanowanej na 3 grudnia 2024 r. rozprawie administracyjnej w przedmiotowej sprawie.

PKP PLK w piśmie z 29 listopada 2024 r., nr IUS1.7010.85.2024.PG.13 przedstawiła swoje stanowisko dotyczące rozbieżności wskazanych przez PKP IC w projekcie umowy nr 60/012/0186/24 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – wyrażając zgodę na zmianę zaproponowaną przez PKP IC odnośnie § 5 ust. 17 projektu umowy oraz nie wyrażając zgody na pozostałe z zaproponowanych przez Przewoźnika zmian w ww. projekcie umowy. Do ww. pisma PKP PLK S.A. dołączyła projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025.

Następnie 3 grudnia 2024 r. odbyła się rozprawa administracyjna w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025, zwana dalej „Rozprawą”. Strony przedstawiły swoje stanowiska i doszły do porozumienia w zakresie zapisu zawartego w § 5 ust. 17 i § 11 ust. 10 Umowy oraz pkt 5 Załącznika 12 do projektu umowy.

Prezes UTK, pismem z 10 grudnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.7.2024.5.AKK, zawiadomił Strony na podstawie art. 10 k.p.a. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 2 dni od dnia otrzymania pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 25 listopada 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.7.2024.2.AKK dołączono:

- 1) pismo PKP PLK z 29 listopada 2024 r. znak: IUS1.7010.85.2024.PG.13 wraz z załącznikiem;
- 2) Regulamin sieci 2023/2024 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 857/2022 Zarządu PKP PLK z 7 listopada 2022 r.;
- 3) protokół z rozprawy administracyjnej, która odbywa się 3 grudnia 2024 r. w przedmiotowej sprawie.

PKP IC dostarczyła wraz z uzgodnionym protokołem z rozprawy propozycję załącznika nr. 12.1 gdzie, wskazała na brak zgody w pkt. C pomiędzy nią a PKP IC.

Do dnia wydania Decyzji Strony nie skorzystały z ww. uprawnień.

W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:

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

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

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

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia (art. 30d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa w art. 30d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, PKP IC wystąpiła pismem z 22 listopada 2024 r. (data wpływu do UTK: 22 listopada 2024 r.). Do Wniosku dołączony został projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na przewóz osób w rocznym rozkładzie jazdy 2024/2025 z proponowanymi przez PKP IC zmianami.

W trakcie postępowania ustalano, że między Stronami występują rozbieżności w zakresie:

1. § 11 ust. 8,
2. § 11 ust. 15,
3. § 19 ust. 12, projektu negocjowanej umowy (§ 19 ust. 10 Decyzji)
4. Załącznik nr 12 do projektu negocjowanej umowy – jego tytułu oraz pkt 2,3 ppkt 4, 4, 6, punktu C Załącznika nr 12.1.

Strony w trakcie rozprawy administracyjnej, porozumiały się w zakresie § 5 ust. 17 projektu negocjowanej umowy, w ten sposób, że PKP PLK zgodziła się na wersje zapisu zaproponowanego przez Przewoźnika o treści:

W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, w tym w zakresie odśnieżania, oświetlenia peronów min. w czasie wjazdu, postoju i wyjazdu pociągu Przewoźnika, ujawnionych

przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skarg podróżnych, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

W trakcie Rozprawy Strony doszły również do porozumienia w zakresie zapisu w § 11 ust. 10 Umowy projektu negocjowanej umowy i dokonano zmiany ww. zapisu na zapis w brzmieniu:

W przypadku odwołania przez Zarządcę zarządzonego w RJ zamknięcia linii z winy Zarządcy w terminie krótszym niż 14 dni przed planowanym zamknięciem linii, powodującego rezygnację z uruchomienia ZKA i konieczność wypowiedzenia umowy/odstąpienia od umowy zawartej z przewoźnikiem autobusowym, Przewoźnik występuje do Zarządcy o zwrot opłaconych kar umownych naliczonych przez przewoźnika autobusowego oraz odpowiednio udokumentowanych przez Przewoźnika, które zostały określone w umowie pomiędzy Przewoźnikiem a przewoźnikiem autobusowym z tytułu jej wypowiedzenia/odstąpienia w takim przypadku.

Również w przypadku zapisu zawartego pkt. 5 załącznika nr 12 do projektu negocjowanej umowy, Strony doszły do porozumienia i dokonano zmiany ww. zapisu na zapis w brzmieniu:

W terminie do 18 miesięcy, a w przypadku gdy zmieniona została kategoria opóźnienia i podmiot odpowiedzialny z INNY na PKP PLK do 24 miesięcy, po zakończeniu RJP 2024/2025 Przewoźnik ubiegając się o zwrot, o którym mowa w ust. 1, przesyła wraz z wystąpieniem następujące dokumenty: (...).

W związku z tym zbędny jest zapis dotychczas uznawany przez Strony za sporny tj. dodanie przez PKP IC zapisu w pkt 6 Załącznika 12 projektu negocjowanej umowy.

W zakresie pkt 5 ppkt 2 załącznika nr 12 do projektu negocjowanej umowy, Strony również osiągnęły porozumienia i ustaliły, że w punkcie 5 w ppkt 2 w Załączniku 12 na jego końcu dopisane zostanie sformułowanie: *zgodnie z załącznikiem nr 12.1.*

W związku z powyższym, ustalono również dodanie załącznika nr 12.1. Strony w trakcie postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie porozumiały się co do większości treści załącznika nr 12.1, jednakże punkt c oświadczenia zawartego w załączniku nr 12.1, pozostał punktem spornym pomiędzy PKP IC a PKP PLK.

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

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

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a PKP IC będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 19 ust. 2, 9, 13 i 16 projektu negocjowanej 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. 13 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. 7 projektu negocjowanej umowy przesłanek do wygaśnięcia decyzji przewidzianych w art. 162 k.p.a., powołuje konieczność wykreślenia tego zapisu.

Co istotne, w przypadku utraty ważności dokumentów wskazanych w § 19 ust. 7 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.

Niewykonalny byłby również zapis § 19 ust. 2 (zapisy nt. zmian umowy) i ust. 9 (zapisy nt. rozwiązania umowy) projektu negocjowanej umowy, dlatego również w tym przypadku zapis ten został wykreślony Przez Prezesa UTK. W § 19 ust. 7 Decyzji Prezes UTK zawarł następujący zapis: *Z zastrzeżeniem części G Załącznika nr 12, w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe – za wyjątkiem opłat za udostępnienie danych poprzez Aplikację SEPE2 – lub nieprzedstawienia albo nieuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym wyznacza Przewoźnikowi*

dotatkowy 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 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.

Ponadto, § 19 ust. 3 niniejszej Decyzji zastąpiono obowiązek kierowania korespondencji m.in. na adresy wskazane w komparcji projektu negocjowanej umowy na obowiązek kierowania korespondencji m.in. na adresy Stron *wskazane* w nagłówku Decyzji. Powyższa zmiana ma charakter doprecyzowujący, techniczny i nie stanowiła kwestii spornych pomiędzy Stronami.

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

§ 11 ust. 8 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

Przewoźnik zaproponował dodanie w § 11 ustępu 8 projektu negocjowanej umowy o treści: *Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy zobowiązani są do wyznaczenia miejsc zatrzymań komunikacji zastępczej i wyznaczenia i oznakowania dogodnej drogi dojścia do peronów z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się (w tym na wózkach).*

Zdaniem PKP IC istnieje konieczność dodania zaproponowanego zapisu do umowy, ponieważ zdaniem Przewoźnika, to po stronie Zarządcy leży obowiązek wyznaczenia bezpiecznej drogi dojścia do peronów dla pasażerów, w tym ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. PKP IC wskazywała również na komfort pasażera podczas przenoszenia się na miejsce do zatrzymań komunikacji zastępczej (w szczególności kładła nacisk na osoby, które drogę dojścia do składu pociągu mają utrudnioną ze względu na stan swojego zdrowia i sprawności). Ponadto PKP IC wskazywała, że uzyskanie zgody na korzystanie z przystanków usytuowanych w pobliżu dworców często wiąże się z dodatkowymi opłatami za każdy wjazd i wyjazd autobusu. Ograniczenia takie jak możliwość postoju tylko jednego autobusu oraz zakaz dłuższego oczekiwania utrudniają, zdaniem Przewoźnika, sprawną organizację transportu zastępczego. Brak możliwości dłuższego postoju powoduje, że autobusy nie mogą czekać na opóźnione pociągi, co w efekcie prowadzi do zakłóceń. Lokalizacja przystanków w oddalonych znacznie od dworca miejscach uniemożliwia sprawne przesiadki i generuje kolejne opóźnienia, zarówno dla podróżnych, jak i dla pociągów oczekujących na ich przybycie a także problem z przemieszczaniem się osób z niepełnosprawnościami ruchowymi. Należy również wskazać, że oznakowanie przystanków oraz umieszczenie informacji dla podróżnych generuje dodatkowe wydatki, które obciążają Przewoźnika, pomimo że to on płaci Zarządcę za korzystanie z gablot usytuowanych na peronach. W ocenie PKP IC opisana sytuacja wymaga współpracy między zarządcą infrastruktury oraz władzami miejskimi, w celu rozwiązania ww. problemu wyznaczania miejsc zatrzymań dla autobusów komunikacji zastępczej. Proponowane rozwiązanie ma na celu wskazanie przez Zarządcę jednego miejsca zatrzymań dla autobusów zastępczej komunikacji autobusowej dla wszystkich przewoźników, którzy uruchamiają autobusy w ramach komunikacji zastępczej. Takie działania umożliwią m.in. sprawne przesiadanie się podróżnych, którzy korzystają z usług np. dwóch przewoźników. Przewoźnik zwrócił jednocześnie uwagę, że pasażerowie nie rozróżniają przewoźników kolejowych, mnogość takich przystanków tymczasowych wprowadza ich zatem w błąd. Podczas rozprawy PKP IC wskazała na praktyczny brak możliwości porozumienia się z pracownikami PKP PLK w sprawie wyznaczenia miejsc przystanku przy organizacji komunikacji zastępczej. Zdaniem PKP IC, władze lokalne wskazują, że możliwe jest wyznaczenie przystanków komunikacji zastępczej dla wszystkich przewoźników wspólnie (obecnie każdy z przewoźników samodzielnie ustala z administracją lokalną lokalizacje własnych przystanków). Przewoźnik podkreślił, że nie chce przerzucić kosztów organizacji tych przystanków na Zarządcę, a jedynie zaangażować go w ich wyznaczenie. PKP IC wskazała również, że wyznaczane obecnie przystanki komunikacji zastępczej, potrafią znajdować się w miejscach niebezpiecznych np. na środku drogi i w dużych odległościach od remontowanego dworca np. Piwniczna Zdrój (400 m), Kraków Główny (1,5 km). Drogi dojścia często są nieoświetlone i nieoznakowane.

PKP IC podkreśliła także, że przewoźnik, w ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej ma zagwarantowaną możliwość wsiadania i wysiadania pasażerów, w związku z tym obowiązek zapewnienia dogodnych przystanków i dróg dojścia powinien spoczywać na Zarządcy.

Zdaniem Przewoźnika, dla władz lokalnych łatwiejsze byłoby kontaktowanie się z jednym podmiotem – inwestorem, w tym przypadku PKP PLK, a nie z każdym przewoźnikiem osobno.

Przewoźnik zauważył również, że to PKP PLK przydziela przewoźnikowi zdolność przepustową na dany rozkład jazdy z uwzględnieniem konkretnych stacji zatrzymań i czasów przejazdu. Często zdarza się również, że w związku z zamknięciami nie jest możliwe zapewnienie przez PKP PLK umówionej usługi czyli możliwości terminowego

prowadzenia ruchu i zatrzymań na odpowiednich stacjach, do takich sytuacji dochodzi w większości nie na podstawie planowanych z dwuletnim wyprzedzeniem harmonogramów. W związku z tym, że to PKP PLK nie wywiązuje się z warunków zawartej z przewoźnikiem umowy, zdaniem PKP IC, powinna ona uczestniczyć w zapewnieniu pasażerom możliwości korzystania z usług kolejowych.

Stanowisko PKP PLK:

PLK nie wyraża zgody na dodanie zapisu w brzmieniu zaproponowanym przez PKP IC.

Zarządca zaproponował jednak alternatywny zapis o treści:

Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy współpracują z pracownikami Przewoźnika w celu ustalenia miejsc zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę, biorąc pod uwagę osoby z ograniczoną możliwością poruszania się (osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich).

PKP PLK, wychodząc naprzeciw potrzebom osób z ograniczoną możliwością poruszania się (w tym osób na wózkach), może współpracować z pracownikami PKP IC w celu ustalenia miejsc zatrzymań komunikacji zastępczej, ale tylko w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę. Natomiast propozycja PKP IC dotyczy w rzeczywistości nałożenia na PKP PLK dodatkowych obowiązków, podczas gdy organizacja przystanków zastępczej komunikacji autobusowej jest zadaniem zarządcy infrastruktury.

PKP PLK podkreśla, że zarządca infrastruktury jest uprawniony do zmiany rozkładu jazdy pociągów (wskazuje na to zarówno ustawa o transporcie kolejowym, jak i rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej), a sam system zmiany rozkładu jazdy został przewidziany w Regulaminie sieci i odpowiednich instrukcjach do tego regulaminu.

Co istotne, ww. regulacje nie nakładają na PKP PLK żadnych obowiązków w zakresie organizacji komunikacji zastępczej. PKP PLK godzi się jedynie na pokrywanie zwrotu kosztów komunikacji zastępczej, zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w Regulaminie sieci i umowie wykorzystanie zdolności przepustowej. Zadania z zakresu komunikacji zastępczej, w tym decyzja o jej uruchomieniu i jej organizacja, to zadanie przewoźnika kolejowego – to jedynie od decyzji przewoźnika zależy, czy dojdzie do uruchomienia komunikacji zastępczej czy nie. Co istotne, miejsca zatrzymań dla komunikacji zastępczej powinny uwzględniać charakter, rodzaj i intensywność tej komunikacji, o czym decyduje przewoźnik (zarządca nie posiada stosownych informacji koniecznych do ich realizacji).

Kwestia związana z ponoszeniem kosztów na oznakowanie przystanków i opublikowanie informacji na przystankach ZKA nie ma bezpośredniego związku z faktem wynajmowania przez PKP IC gablot na peronach – kwestie te w żaden sposób nie uzasadniają przedmiotowej propozycji PKP IC.

Podczas rozprawy PKP PLK podkreśliła, że jej pracownicy nie mają uprawnień do ustanawiania i negocjowania tymczasowych przystanków na rzecz, w imieniu przewoźników.

W odpowiedzi na zarzut PKP IC, PKP PLK wskazała, że raz przydzielona zdolność przepustowa na roczny rozkład jazdy nie ma charakteru gwarantowanego.

PKP PLK zwróciła również uwagę, że na etapie planowania inwestycji PKP PLK nie wie, czy przewoźnicy będą korzystać z komunikacji zastępczej na danym odcinku oraz jaka będzie wielkość tej komunikacji, trudno więc w tym zakresie czynić jakiegokolwiek ustalenia z jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto, zdaniem PKP PLK, takie działania tj. negocjacje z władzami lokalnymi mogą się wiązać z dodatkowymi kosztami. Ponadto inwestycje planowane przez Zarządcę są ogłaszane w załącznikach do Regulaminu sieci nawet z dwuletnim wyprzedzeniem, w związku z tym już na tym etapie możliwe jest podjęcie przez przewoźnika rozmów z jednostką samorządu terytorialnego w sprawie lokalizacji przystanków zastępczej komunikacji autobusowej.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na zapis zaproponowany przez PKP IC, i proponuje zapis § 11 ust. 8 Umowy oparty na propozycji PLK o następującej treści:

Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy współpracują z pracownikami Przewoźnika w celu ustalenia miejsc zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę, biorąc pod uwagę osoby z ograniczoną możliwością poruszania się w tym osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Według Prezesa UTK Przewoźnik odpowiada za organizację komunikacji zastępczej w przypadku zamknięć torowych, z tego też powodu niezasadne jest obarczanie Zarządcy obowiązkami związanymi z wyznaczaniem miejsc zatrzymań zastępczej komunikacji autobusowej. Tym bardziej, że w ocenie Prezesa UTK, Zarządca nie posiada odpowiedniej wiedzy na temat ilości i potoków podróźnych danego przewoźnika, a wiedza ta wydaje się niezbędna do sprawnej i racjonalnej organizacji takich przystanków. Ponadto, to Przewoźnik podejmuje decyzje, czy komunikacja zastępcza będzie i w jakim zakresie zostanie uruchomiona. Nie jest to obligatoryjny wymóg i nie jest przypisany Zarządcy.

W ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, PKP PLK dokonuje na rzecz Przewoźnika zwrotu kosztów za organizację komunikacji zastępczej (w przypadkach określonych w Decyzji) oraz w zależności od budżetu, na podstawie §11 niniejszej decyzji możliwe jest uzyskanie zwrotu kosztów za urządzenie przystanku, w tym drogi dojazdu do takiego przystanku. Żaden przepis prawa ani zapis wynikający z Regulaminu sieci bądź załącznika do niego lub instrukcji, nie przewiduje aby to Zarządca organizował funkcjonowanie komunikacji zastępczej – w tym także i w zakresie lokalizacji przystanku dla takiej komunikacji.

Ponadto Zarządca ma prawo do zamknięć torowych związanych z remontem bądź modernizacją sieci kolejowej (co przewidują również zapisy przedmiotowej Decyzji - § 4 ust. 9-11). Co warto podkreślić, same zamknięcia torowe związane z remontami i modernizacjami, zgodnie z Regulaminem sieci Zarządcy, są planowane z dwuletnim wyprzedzeniem, w związku z tym przewoźnicy - w tym także i PKP IC, są informowani o planowanych utrudnieniach z wyprzedzeniem, tak aby mogli podjąć stosowne działania zmierzające do organizacji swojej działalności w okresie tych zamknięć.

Regulamin sieci, zgodnie z pkt. 1.4.pkt 2, składa się z części opisowej oraz załączników m.in. na temat zamknięć torowych. W podrozdziale 2.5 Regulaminu sieci w pkt. 2 wprost wskazano, że: *Na liniach udostępnianych przez PLK występują ograniczenia eksploatacyjne, które mogą wynikać między innymi z: 1) planowych zamknięć torowych wynikających z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania.* Dalej w pkt 3 powyższego podrozdziału, PKP PLK wskazała, że: *Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 2 pkt 1, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii. Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona - zawiera załącznik 5.3*

W związku z powyższym brzmieniem zapisów Regulaminu sieci zmiana rozkładu jazdy nie może być traktowana jako niewykonanie umowy zawartej z przewoźnikiem, jest to zwykły element stosunku zobowiązaniowego między przewoźnikiem i zarządcą, przewidziany przez Strony i wykonywany zgodnie z postanowieniami umownymi. Co więcej, również ustawa o transporcie kolejowym wprost wskazuje, że: *Zarządca może określić terminy zmiany rozkładu jazdy pociągów. Zmiany rozkładu jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni* (art.30 ust. 12). Wprowadzenie zastępczego rozkładu jazdy nie może zatem stanowić o niewykonaniu umowy przez zarządcę infrastruktury, ponieważ jest to sytuacja przewidziana w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej, Regulaminie sieci, jak i Ustawie. Podrozdział 4.3 Regulaminu Sieci reguluje kwestie rezerwacji zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych). Terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów zawiera załącznik 5.2 do Regulaminu sieci. Powyższe potwierdza zatem fakt, iż zamknięcia torowe są jednym z elementów stosunku zobowiązaniowego pomiędzy Zarządcą a Przewoźnikiem. W żadnym razie nie można utożsamiać zamknięcia torowego z powodu remontu lub modernizacji infrastruktury – przeprowadzonego zgodnie z powyższymi regulacjami zawartymi w Regulaminie sieci z niewykonaniem zapisów umownych przez Zarządcę. Argumenty PKP IC w tym zakresie nie zasługują na uwzględnienie.

Co również istotne, jeżeli technicznie nie istnieje możliwości zlokalizowania przystanku komunikacji zastępczej bliżej dworca kolejowego lub dogodniejszym miejscu dla pasażerów z utrudnioną możliwością poruszania się (w tym także na wózkach inwalidzkich), to nie ma gwarancji, że w przypadku gdyby kwestia ta leżała po stronie Zarządcy – to lokalizacja ta byłaby dogodniejsza dla pasażerów lub znajdowała by się bliżej budynku dworca kolejowego. Co więcej, Zarządca nie posiada pełnej wiedzy na temat ilości i kierunków potoków podróży danego przewoźnika, a informacje te są istotne z punktu widzenia planowania lokalizacji przystanków zastępczej komunikacji autobusowej. Przewoźnicy posiadają bowiem pełną wiedzę na temat swoich podróży i to ona najlepiej wie, jakie są ich oczekiwania związane z kwestią przesiadek na zastępczą komunikację autobusową oraz jakie obowiązki ciążyą na przewoźniku np. wynikające z umów z organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Wszelkie uwagi, zapytania i skargi w tym zakresie są kierowane do nich.

Jednakże w ocenie Prezesa UTK, działania PKP PLK związane z organizacją przystanków ZKA, ograniczające się do obszaru kolejowego zarządzanego przez nią, muszą uwzględniać sytuację osób z ograniczoną możliwością poruszania się – co zostało ujęte w przedmiotowym zapisie. Nie możliwe jest jednak rozciągnięcie tego obowiązku na teren, nad którym PKP PLK nie posiada władztwa. Z tego też powodu zapis zaproponowany przez PKP PLK powinien jako taki ostać się w niniejszej Decyzji. Ważne jest, aby Zarządca (na terenie którym zarządza) także współpracował z Przewoźnikiem w zakresie organizacji miejsca zatrzymań ZKA i dojeżdżania do tych miejsc – tak aby stale podnosić jakość usług kolejowych i minimalizować skutki zamknięć torowych dla pasażerów.

Biorąc pod uwagę powyższe, celowe i zasadne z punktu widzenia Prezesa UTK, jest również to, aby przewoźnicy wraz z Zarządcą, Polskie Linie Kolejowe S.A. – jako podmiotem zarządzającym większością dworców kolejowych oraz jednostkami samorządu terytorialnego organizowali wspólne spotkania koordynacyjne w celu wypracowania rozwiązań dla pasażerów w przypadku zamknięć torowych i uruchamiania zastępczej komunikacji autobusowej. Jest to szczególnie ważne w przypadku, gdy weźmie się pod uwagę kwestie przesiadek pasażerów do pociągów różnych przewoźników oraz honorowanie wspólnych biletów przewoźników. Ważne jest, aby pasażerowie ponosili jak najmniejsze konsekwencje zamknięć torowych i wprowadzania ZKA. Celem tych spotkań mogłoby być np. wspólne

organizowanie lokalizacji przystanków zastępczej komunikacji autobusowej przez przewoźników, którzy wyrażają taką chęć. Spotkania te mogą przyczynić się do podnoszenia jakości usług kolejowych w okresie zamknięć torowych.

§ 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

PKP IC wnioskuję o zmianę treści zapisu § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy w brzmieniu:

W przypadku, gdy wartość wypłaconych przez Zarządcę Przewoźnikowi rekompensat, o których mowa w ust. 11, za rozkład jazdy pociągów 2024/2025, nie pokryje w całości wypłaconych przez Przewoźnika pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień pociągów na podstawie Artykułu 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, oraz kosztów poniesionych w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie Artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań oraz poniesionych kosztów za które odpowiedzialność ponosi Zarządca. Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań z winy Zarządcy, w części niepokrytej przez rekompensaty, według zasad określonych w Załączniku nr 12.

Zdaniem PKP IC należy zaznaczyć, że PKP PLK w swojej propozycji zapisów dotyczących zakresu odpowiedzialności uwzględnia jedynie zwrot odszkodowań wypłaconych na rzecz pasażerów z tytułu opóźnień pociągów. Na podstawie artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE. L 2021 Nr 172, str. 1), zwanego dalej „Rozporządzeniem”, PKP IC jest zobowiązane do szeregu świadczeń na rzecz pasażerów w przypadku opóźnienia pociągu. Z tego powodu dodanie zapisu o możliwości odzyskiwania świadczeń z art. 20 ww. Rozporządzenia umożliwi przewoźnikowi odzyskiwanie od PKP PLK wszystkich wydatków poniesionych na rzecz pasażerów na podstawie ww. zapisów Rozporządzenia.

Ponadto PKP IC zaznaczyła, że jej zdaniem nie jest zrozumiałe, dlaczego miałby istnieć zapis dotyczący zwrotu przedmiotowych kosztów jedynie w przypadku opóźnienia powstałego z winy Zarządcy.

W ocenie PKP IC przewoźnicy zawierają umowę z zarządcą i to on jest odpowiedzialny za powstałe opóźnienia. W związku z tym to PKP PLK powinna być w stanie regresem występować o zwrot kosztów od np. innych przewoźników lub innych podmiotów.

Zdaniem Przewoźnika, PKP PLK powinna odpowiadać na podstawie ryzyka. Ponadto PKP IC zauważyła, że tylko ona jako przewoźnik dalekobieżny ma dodatkowe obowiązki względem pasażerów – te wynikające z art. 20 Rozporządzenia. Jednocześnie dostaje rekompensaty takie same jak inni przewoźnicy. Podkreślono też wyższą cenę biletów na pociągi dalekobieżne, co przy opóźnieniu powyżej 120 min daje często obowiązek zwrotu ok. 75 zł za pasażera w przypadku pociągów *Pendolino*. Zwroty otrzymane od PLK w żaden sposób nie pokrywają kosztów jakie ponosi PKP IC w przypadku wystąpienia znacznych opóźnień.

Zdaniem PKP IC nie ma możliwości traktowania wszystkich przewoźników tak samo, rozróżnia ich już sama ustawa i Rozporządzenie. Co istotne, Przewoźnik wskazał, że jego zdaniem to sąd powinien rozstrzygać, czy przedsiębiorstwo odpowiada na zasadzie winy czy na zasadzie ryzyka. Przy kolejnych umowach PKP IC chciałaby rozróżnienia rekompensat dla przewoźników dalekobieżnych i regionalnych.

Stanowisko PKP PLK:

PKP PLK nie wyraża zgody na uzupełnienie zapisu wg. propozycji PKP IC.

W pierwszej kolejności Zarządca podkreśla, że w tym przedmiocie obowiązki wynikające z art. 20 Rozporządzenia nałożone są na przedsiębiorstwo kolejowe, a więc przewoźnika kolejowego, a nie na zarządcę infrastruktury. Następnie wskazuje, że przedmiotowa propozycja zmiany daje szerokie możliwości swobodnego obciążania PKP PLK kosztami, nad którymi Zarządca nie ma żadnej kontroli. PKP PLK zwraca uwagę na charakter obowiązku, jaki jest przewidziany w art. 20 rozporządzenia:

- posiłki i napoje – adekwatnie do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub ich dostarczenie jest możliwe, z uwzględnieniem kryteriów, takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt;
- zakwaterowanie lub przewóz – o ile jest to fizycznie możliwe.

Z powyższego wynika, że realizacja ww. obowiązków nie ma charakteru bezwzględnie obowiązkowego, ale jest uzależniona od pewnych uwarunkowań miejscowych, w tym od wysokości kosztów ich realizacji. Wprowadzenie

zmiany zaproponowanej przez PKP IC oznacza, że PKP PLK nie będzie miała żadnej kontroli i wpływu na decyzje Przewoźnika w przedmiocie posiłków/napojów oraz zakwaterowania/przewozów, podczas gdy następnie będzie obciążana ich kosztami. PKP IC natomiast, mając świadomość, że koszty będą pokrywane przez PKP PLK, nie będzie liczyć się z kosztami i przesłankami przewidzianymi w tym przepisie, oferując świadczenia nawet w sytuacjach, kiedy świadczenie tej pomocy nie byłoby obiektywnie uzasadnione, a następnie będzie obciążać nimi Zarządcę.

Wprowadzenie propozycji PKP IC w takim kształcie do treści umowy w ocenie Zarządcy świadczyć będzie o uprzywilejowaniu Przewoźnika, a także pozbawieniu PKP PLK możliwości rzeczywistej weryfikacji kosztów.

Co do odpowiedzialności PKP PLK, ponosi ona odpowiedzialność na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej (której będzie dotyczył decyzja Prezesa UTK), która kształtuje się na zasadach ogólnych, tj. art. 471 k.c., tj. na zasadzie winy.

Przepis art. 435 k.c. kształtuje zaostrzoną odpowiedzialność deliktową, a więc do pozaumownych stosunków prawnych. Natomiast zasadą w stosunkach umownych, a więc takich, które są przedmiotem niniejszej sprawy (umowa o wykorzystanie), jest odpowiedzialność na zasadzie winy – tak wprost wynika z art. 471 k.c.

W ocenie Zarządcy, propozycja PKP IC dąży w rzeczywistości do obciążenia PKP PLK w całości ciężarem zwrotu kosztów wynikających z art. 19 i 20 Rozporządzenia, nawet w sytuacjach, w których przyczyna opóźnień lub odwołania pociągu będzie leżeć po stronie kilku podmiotów – temu ma służyć w rzeczywistości chęć oparcia odpowiedzialności PKP PLK w tym przypadku na zasadzie ryzyka. Należy zaznaczyć, że w ramach planu wykonania ustalone są przyczyny opóźnień lub odwołania pociągu i często jest tak, że przyczyny są przypisane do kilku podmiotów – np. w części do PKP PLK, do innego przewoźnika i do osoby trzeciej (np. w proporcjach po 33%). Biorąc pod uwagę zaostrzony reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka i możliwość zwolnienia się z tej odpowiedzialności, współodpowiedzialność innych podmiotów nie jest wystarczającą przesłanką do ograniczenia ewentualnej odpowiedzialności PKP PLK na zasadzie ryzyka

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK częściowo przychylił się do stanowiska PKP IC – postanowił zamienić w propozycji Przewoźnika jedynie sformułowanie: *za które odpowiedzialność ponosi Zarządca*, na sformułowanie: *z tytułu opóźnień pociągów, powstałych z winy Zarządcy*. W związku z tym, zmianie uległa treść zapisu § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy na zapis o następującej treści:

W przypadku, gdy wartość wypłaconych przez Zarządcę Przewoźnikowi rekompensat, o których mowa w ust. 11, za rozkład jazdy pociągów 2024/2025, nie pokryje w całości wypłaconych przez Przewoźnika pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień pociągów na podstawie art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, oraz kosztów poniesionych w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie art. 20 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań oraz poniesionych kosztów z tytułu opóźnień pociągów, powstałych z winy Zarządcy, w części niepokrytej przez rekompensaty, według zasad określonych w Załączniku nr 12.

Uzasadniając stanowisko Prezesa UTK po pierwsze należy wskazać, że art. 20 Rozporządzenia, nakłada obowiązki na przedsiębiorstwo kolejowe – czyli w rozumieniu przepisów Dyrektywy 24/2021/UE na przewoźnika kolejowego. To przewoźnik jest zatem zobowiązany wobec swoich pasażerów do działań i czynności ujętych w ww. zapisach Rozporządzenia.

W przypadku jednak, gdy zdarzenie powodujące konieczność poniesienia przez Przewoźnika kosztów ma miejsce w wyniku zdarzenia powstałego z winy Zarządcy, to w takim wypadku PKP IC powinna mieć możliwość zwrócenia się do PKP PLK o zwrot takich kosztów. Co jednak istotne, nie można rozciągnąć tej odpowiedzialności na Zarządcę, w sytuacji gdy nie ponosi on winy za zdarzenie powodujące wystąpienie okoliczności uzasadniających roszczenia pasażerów wymienionych w ww. Rozporządzeniu.

Przewoźnik powinien mieć możliwość dochodzenia zwrotu kosztów od Zarządcy, jednakże tylko w sytuacji gdy poniesie on koszty w związku ze zdarzeniem, za które winę ponosi Zarządca. PKP PLK ponosi odpowiedzialność za opóźnienia pociągów wynikające z przyczyn leżących po jego stronie i ewentualne związane z tym koszty ponoszone przez Przewoźnika. Nie jest zasadnym obciążanie kosztami PKP PLK w sytuacji gdy nie ponosi winy za opóźnienie, które generuje koszty po stronie Przewoźnika, ponieważ ten wypełnia zobowiązania wobec pasażerów, ujęte w art. 20 Rozporządzenia. Przewoźnicy zawierają umowę z Zarządcą, ale nie zawsze to on jest odpowiedzialny za opóźnienia,

w takim wypadku jego odpowiedzialność powinna ograniczyć się jedynie do sytuacji kiedy ponosi on winę za powstanie opóźnień. Co istotne, w przypadku gdy do opóźnień dochodzi z winy innego przewoźnika, PKP IC powinna mieć możliwość dochodzenia roszczeń od tego przewoźnika, lub innego podmiotu, winnego za powstałe opóźnienie, które wygenerowało koszty po stronie Przewoźnika. Ważne jest zatem aby PKP PLK wprowadziła procedury, które umożliwiają PKP IC, a także innym przewoźnikom kolejowym, sprawne uzyskanie informacji na temat winnych zdarzenia powodującego opóźnienia na sieci PKP PLK, w którym podmioty wnioskujące o takie informacje uczestniczyli lub które wygenerowało koszty po ich stronie – tak aby móc skutecznie dochodzić od tych podmiotów regresu.

Ustawa o transporcie kolejowym w żaden sposób nie stanowi, że Zarządca odpowiada na zasadzie ryzyka w ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wobec przewoźnika kolejowego, wobec czego znajduje zastosowanie ogólna zasada kodeksowa wynikająca z art. 471 k.c. (zasada winy).

§ 19 ust. 12 projektu negocjowanej umowy (§ 19 ust. 10 Decyzji):

Stanowisko PKP IC:

PKP IC wnioskuje o uzupełnienie zapisu w treści j.n.:

Strony zastrzegają możliwość dochodzenia odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej lub świadczeń mających charakter kary umownej (m. in. lub rekompensat).

W związku z tym, że PKP PLK rozdzieliło w zapisach umownych rekompensaty od kar umownych, pomimo takiego samego charakteru obu świadczeń, PKP IC nie może dochodzić odszkodowań wypłacanych pasażerom za opóźnienie pociągu, przewyższających rekompensaty wypłacane przez PKP PLK za opóźnienia, będące *de facto* karami umownymi. Zdaniem PKP IC należy umożliwić dochodzenie roszczeń przewyższających wypłacone przez PKP PLK kary/rekompensaty poprzez odpowiednia lokalizacje postanowienia i jego uzupełnienie o rekompensaty.

PKP IC, odnosząc się do przepisu art. 485 k.c., stwierdziła, że rekompensaty należy rozumieć jako kary umowne. Ponadto w przypadku orzeczeń sądowych w których chodziło o dochodzenie roszczeń pasażerów, sądy stwierdzały jednogłośnie, że rekompensaty powinny być określane jako kary umowne. Zmiana proponowana wiąże się z orzecznictwem sądów, które stwierdzają, że zapisy umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej nie dają możliwości dochodzenia przez przewoźnika kosztów przewyższających rekompensaty.

Proponowany zapis pozwala Przewoźnikowi na dochodzenie roszczeń przed sądem cywilnym (chodzi o zwrot kosztów ujętych w art. 20 Rozporządzenia m.in. za posiłki, noclegi itd.).

Podczas Rozprawy PKP IC wskazała, że pojawiają się problemy z uzyskiwaniem zwrotów za świadczenia na rzecz pasażerów z tytułu Rozporządzenia. Obecnie toczą się z PKP PLK postępowania przed sądami dotyczące właśnie zwrotu takich kosztów. Orzeczenia w tych sprawach są różne. Wyrok zasądający na rzecz przewoźnika zwrot takich kosztów dotyczy decyzji Prezesa UTK z 2016 r. Zgodnie z tym rozstrzygnięciem PKP IC może dochodzić zwrotu kosztów przewyższających zastrzeżone kary umowne, w związku z tym, że są one zbyt niskie, aby pokryć z nich roszczenia pasażerów. Przewoźnik zwrócił uwagę, że przegrywa obecne sprawy, ponieważ w umowie zabrakło takiego doprecyzowania

Stanowisko PKP PLK:

PLK nie wyraża zgody na uzupełnienie zapisu w treści zaproponowanej przez PKP IC.

Według PKP PLK nie jest prawdą, że PKP IC nie może dochodzić odszkodowań wypłaconych pasażerom ponad uzyskane rekompensaty z tytułu opóźnień. Rozwiązanie w tym zakresie znajduje się już w umowie, które pozwala na oznaczonych zasadach na dochodzenie dodatkowych należności (odszkodowań) ponad już wypłacone rekompensaty (§11 ust. 15 projektu umowy), wobec czego to postanowienie proponowane w §19 ust. 12 jest zbędne. Dodatkowo należy podkreślić, że propozycja PKP IC w tym zakresie może oznaczać próbę obejścia rozwiązania przewidzianego w §11, które wprowadza jednak pewne zasady rozliczenia. Propozycja PKP IC, wg. Zarządcy, może być próbą wprowadzenia rozwiązania, na podstawie którego w każdej sytuacji, niezależnie od §11 i Załącznika nr 12 do umowy, PKP IC będzie domagać się wypłaty dodatkowego odszkodowania.

Regulacja dla rekompensat znajduje się więc już w §11 i Załączniku nr 12, wobec czego w tym miejscu nie ma potrzeby wprowadzenia tego postanowienia. Zbyt nieprecyzyjny sposób sformułowania tej propozycji może dać, w ocenie PPK PLK, w przyszłości PKP IC możliwość wykazywania, że dane świadczenie ma „charakter kary umownej”, co może uprawniać PKP IC do dochodzenia dodatkowych należności.

PKP PLK podkreśla, że charakter kar umownych i rekompensat nie jest tożsamy, jak twierdzi PKP IC. Kara umowna jest konstrukcją ogólną, wynikającą z kodeksu cywilnego (art. 483 k.c.) związaną z nienależytym wykonaniem zobowiązania i odpowiedzialnością odszkodowawczą. Rekompensata natomiast została przewidziana samoistnie w art.30f ustawy o transporcie kolejowym i ma odmienny charakter. Gdyby „rekompensata” miała stanowić karę pieniężną w rozumieniu art. 483 k.c., to racjonalny ustawodawca w ustawie o transporcie kolejowym

nie wprowadzałyby nowego, odmiennego pojęcia „rekompensata”, skoro system prawny przewidywał już karę pieniężną (art. 483 k.c.). Zgodnie z art. 35 ust. 1 dyrektywy 2012/34, plan wykonania, na podstawie którego rozliczane są rekompensaty, ma dążyć do „minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej”. Nie jest on obarczony warunkiem zaistnienia szkody, jak przy karze umownej. Co więcej, rozliczenia z tytułu rekompensat nie są uzależnione od istnienia stosunków zobowiązaniowych pomiędzy podmiotami zainteresowanymi – to Zarządca stworzył odpowiedni system wzajemnych rozliczeń z tytułu rekompensaty i do tego nie jest niezbędne istnienie zobowiązania pomiędzy podmiotami zainteresowanymi (np. pomiędzy przewoźnikami). Powyższe kwestie sprawiają, że rekompensata nie ma charakteru kary umownej, jej konstrukcja i założenie zasadniczo różni się od instytucji kary umownej, wobec czego ich utożsamianie jest błędem.

Zapis, zdaniem PKP PLK, może wprowadzić tylko dodatkowe trudności interpretacyjne. Zdaniem Zarządcy wątpliwości zachodziły przed zmianami umowy wprowadzającymi załącznik 12 i zmianami, które nastąpiły w § 11. Obecnie dodanie takiej zmiany jest bezzasadne i może wprowadzać wątpliwości interpretacyjne. PKP PLK podczas rozprawy zgodziła się jednak warunkowo na zapis proponowany przez PKP IC (z uwzględnieniem spójnika *lub* zamiast *m.in.*), jedynie w przypadku gdy postanowienia Decyzji będą zawierały zapisy pozwalające na rozliczenie rekompensat w ujęciu ogólnym (nie *per* pociąg).

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK postanowił nadać następującą treść zapisowi § 19 ust. 10 Decyzji: *Strony zastrzegają możliwość dochodzenia odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej lub rekompensat.*

Z uwagi iż zapisy Decyzji zawierają regulacje odnoszące się zarówno do kar umownych, jak i rekompensat, w ocenie Prezesa UTK celowe i transparentne będzie ujęcie dwóch rodzajów świadczeń tj. kar umownych jak i rekompensat. Pozostawienie zwrotu „m.in.” mogłoby powodować istnienie tzw. otwartego katalogu, co mogłoby rodzić wątpliwości interpretacyjne w tym zakresie. Decyzja nie przewiduje, poza rekompensatami i karami umownymi, żadnych innych świadczeń.

Zgodnie z tym rozstrzygnięciem PKP IC może dochodzić zwrotu kosztów przewyższających zastrzeżone kary umowne i rekompensat, w sytuacji gdy są one zbyt niskie aby pokryć np. roszczenia pasażerów, którzy obecnie oczekują coraz wyższych standardów jakości obsługi i są również coraz bardziej świadomi przysługujących im praw. Zwrot kosztów jest przeznaczony dla wszystkich przewoźników, natomiast PKP IC jako przewoźnik dalekobieżny ma obowiązki wypłacać z tych rekompensat świadczenia na rzecz pasażerów tj. zwrotu kosztów posiłków, noclegów, zastępczych środków transportu, co wynika z art. 19 i 20 Rozporządzenia.

W przypadku gdyby szkody poniesione przez PKP IC związane z przedmiotową Decyzją np. w wyniku opóźnienia pociągu z winy PKP PLK, byłyby wyższe niż łączna wartość kar umownych i wypłaconych rekompensat na podstawie niniejszej Decyzji, to Przewoźnik powinien mieć możliwość dochodzenia ich przed sądem w wysokości odpowiadającej poniesionej przez niego szkodzie, która ma obowiązek wykazać. Dlatego też jeżeli w Decyzji przewidziane są dwa rodzaje świadczeń na rzecz Przewoźnika tj. kary umowne i rekompensaty, to oba te świadczenia powinny zostać ujęte w tym zapisie – tak aby nie było wątpliwości interpretacyjnych w tym zakresie.

Załącznik 12 projektu negocjowanej umowy i Decyzji – Tytuł,:

Stanowisko PKP IC:

PKP IC wnioskuje o zmianę tytułu załącznika nr 12 do projektu negocjowanej umowy:

ZASADY WYSTĘPOWANIA DO ZARZĄDCY O ZWROT WYPŁACONYCH PASAŻEROM ODSZKODOWAŃ ZA BILETY KOLEJOWE Z TYTUŁU OPÓŹNIEŃ POCIĄGÓW ORAZ O ZWROT PONIESIONYCH KOSZTÓW W ZWIĄZKU Z ZAPEWNIENIEM PODRÓŻNYM NIEODPŁATNIE POSIŁKÓW I NAPOJÓW, ZAKWATEROWANIA W HOTELU LUB INNYM MIEJSCU, PRZEWOZU POMIĘDZY STACJĄ KOLEJOWĄ A MIEJSCEM ZAKWATEROWANIA ORAZ PRZEWOZU Z POCIĄGU DO STACJI KOLEJOWEJ, DO ALTERNATYWNEGO MIEJSCA ODJAZDU LUB DO MIEJSCA DOCELOWEGO.

Argumentacja Przewoźnika w tym zakresie jest tożsama jak ta przedstawiona względem sporu dotyczącego § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.

Stanowisko PKP PLK:

Argumentacja Zarządcy w tym zakresie jest tożsama jak ta przedstawiona względem sporu dotyczącego § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

W związku ze zmianą dokonaną przez Prezesa UTK w § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji, Prezes UTK przychyliła się do propozycji PKP IC (w całości w brzmieniu zaproponowanym przez PKP IC). Zmiana ta, uwzględnia poprzednią modyfikację ujętą w § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i ma na celu usystematyzowanie zapisów

całej Decyzji. Zmiana tytułu załącznika nr 12 jest kompatybilna ze zmianą dokonaną w § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji, w związku z tym w ocenie Prezesa UTK jest ona uzasadniona i daje większą transparentność i jednolitość Decyzji.

Załącznik 12 – dodanie pkt 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

PKP IC wnioskuje o dodanie w załączniku 12 pkt. 2 o treści:

Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie Artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025.

Argumentacja w tym zakresie jest tożsama jak ta przedstawiona względem sporu dotyczącego § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.

Stanowisko PKP PLK:

Argumentacja w tym zakresie jest tożsama jak ta przedstawiona względem sporu dotyczącego § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

W związku ze zmianą dokonaną w § 11 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji, Prezes UTK postanowił częściowo przychylić się do propozycji PKP IC i dodać ww. zapis jednakże o zmienionej treści – dodając na końcu zwrot: *powstałych z winy Zarządcy* - tak aby doprecyzować, że zwroty kosztów mogą mieć miejsce w przypadku, gdy zdarzenie powodujące powstanie obowiązku po stronie Przewoźnika, powstało z winy Zarządcy.

Zapis pkt 2 Załącznika 12 do Decyzji będzie miał zatem następujące brzmienie: *Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie Artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025 powstałych z winy Zarządcy.*

Załącznik 12 pkt 3 ppkt 4 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

PKP wnioskuje zastąpienie zwrotu *sytuacją kryzysową bądź nadzwyczajną* na zwrot *siłą wyższą*.

PKP IC stoi na stanowisku, że PKP PLK odpowiada na zasadzie ryzyka, gdzie odpowiedzialność jest wyłączona tylko w przypadku zaistnienia siły wyższej lub wyłącznej winy osoby trzeciej (art. 435 k.c.).

W swojej propozycji zapisów dotyczących zakresu odpowiedzialności PKP PLK wyłącza z zakresu swojej odpowiedzialności zdarzenia spowodowane przez zdefiniowane w Regulaminie sieci sytuacje kryzysowe i nadzwyczajne, podczas gdy siła wyższa jest pojęciem węższym. Na podstawie Rozporządzenia, PKP IC nie odpowiada względem pasażerów za zdarzenia spowodowane siłą wyższą, więc zasadnym jest aby w przypadku zdarzeń, za które PKP PLK ponosi odpowiedzialność także stosować kryterium siły wyższej. Należy zaznaczyć, że pomiędzy PKP IC a PKP PLK toczy się spór, gdzie PKP IC stoi na stanowisku, że PKP PLK odpowiada na zasadzie ryzyka, gdzie odpowiedzialność jest wyłączona tylko w przypadku zaistnienia siły wyższej lub wyłącznej winy osoby trzeciej (art. 435 k.c.).

PKP IC argumentuje swoją propozycję obowiązkiem pokrycia szkody w całości, jej zdaniem nie jest uzasadnione, aby druga strona umowy wybierała za co będzie ponosić odpowiedzialność.

Zdaniem PKP IC system powinien działać tak aby było możliwe dla PKP IC dochodzenie od PKP PLK całości poniesionych kosztów związanych z opóźnieniami.

W ocenie Przewoźnika zmiana zapisu uwzględniającego siłę wyższą jest zgodne z Rozporządzeniem .

Stanowisko PKP PLK:

PKP PLK nie wyraża zgody na modyfikację ww. zapisu.

Zarządca twierdzi, że odpowiada na zasadzie winy, gdzie odpowiedzialność jest wyłączona w przypadku braku winy sprawcy zdarzenia powodującego szkodę.

PKP PLK argumentuje swoje stanowisko tym, że skoro jej odpowiedzialność na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej kształtuje się na zasadzie winy, zgodnie z ogólną zasadą reżimu kontraktowego, to brak jest podstaw do wyłączenia odpowiedzialności tylko z uwagi na siłę wyższą.

Definicje sytuacji kryzysowej i nadzwyczajnej odpowiadają regułom odpowiedzialności kontraktowej, w tym przesłanek uwolnienia się od odpowiedzialności, wobec czego, zdaniem Zarządcy, w sposób prawidłowy zostały wskazane w przedmiotowej zapisie.

W ocenie Zarządcy, propozycja PKP IC w rzeczywistości zaostrza nawet odpowiedzialność na zasadzie ryzyka wprowadzając jedynie siłę wyższą, jako przesłankę egzoneracyjną, podczas gdy art. 435 k.c. przewiduje jeszcze dwie inne przesłanki do zwolnienia z odpowiedzialności. Przewoźnik dąży do zaostrzenia odpowiedzialności PKP PLK w taki sposób, aby ponosiła ona odpowiedzialność także za innych uczestników ruchu kolejowego i inne podmioty.

PKP PLK zwróciła także uwagę, że to przewoźnik względem pasażera ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, ale nie można przenosić takiej odpowiedzialności na zarządcę. Takie zapisy zakładają *de facto* odpowiedzialność gwarancyjną wobec PKP IC.

Ponadto Regulamin sieci zawiera definicje zarówno sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej, które odpowiadają sytuacjom odpowiedzialności na zasadzie winy. Zarządca nie jest gwarantem prowadzonej działalności przewoźnika i nie może nim być.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na zapis zaproponowany przez PKP IC.

Definicje sytuacji kryzysowej i nadzwyczajnej ujęte w Regulaminie sieci odpowiadają regułom przewidzianym dla odpowiedzialności kontraktowej, w tym przesłanek uwolnienia się od odpowiedzialności. Siła wyższa jest pojęciem węższym niż sytuacja nadzwyczajna i kryzysowa uregulowana w Regulaminie sieci PKP PLK. Obecnie w polskim prawie cywilnym nie ma legalnej definicji siły wyższej. Występuje ono jednak w doktrynie oraz orzecznictwie sądowym. Jej wystąpienie powoduje, że odpowiedzialność na podstawie ryzyka ulega wyłączeniu, choć nie jest wyłączona odpowiedzialność oparta na zasadzie winy.

Prezes UTK zgadza się ze stanowiskiem PKP PLK, że Zarządca nie powinien być gwarantem prowadzonej działalności przewoźnika, w związku z czym zasadne wydaje się aby PKP PLK odpowiadała względem Przewoźnika na zasadzie winy.

W przypadku gdyby Prezes UTK opowiedział się za propozycją PKP IC, to Zarządca mógłby wyłączyć swoją odpowiedzialność za zwrot odszkodowania wypłaconego przez Przewoźnika pasażerom jedynie w niewielkim zakresie tzn. w kilku specyficznych sytuacjach o nadzwyczajnym charakterze. Obecnie Prezes UTK nie widzi uzasadnienie dla wprowadzenia zmiany zaproponowanej przez PKP IC w tym zakresie.

Załącznik 12 pkt 4 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

PKP proponuje zapis o następującej treści: *Wartość odszkodowania wyznaczana jest jako suma kwot wynikających z udziału procentowego przypisanego Zarządcy opóźnieniu poszczególnych pociągów, pomniejszona o sumę rekompensat wypłaconą Przewoźnikowi przez Zarządcę za poszczególne pociągi w RJP 2024/2025.*

Zdaniem Przewoźnika, zdarzeniem jest opóźnienie jednego pociągu a nie ich szeregu. W ocenie PKP IC, należy uznać, że każde opóźnienie pociągu jest odrębnym zdarzeniem i nie można ich rozpatrywać łącznie. Nie ma też podstaw, aby kwoty otrzymane przez Przewoźnika na podstawie kar umownych z tytułu opóźnienia innych pociągów, mogły być przeznaczone na zaspokojenie roszczeń pasażerów innych pociągów, szczególnie że są one przeznaczone na inne cele związane np. z pokryciem szkody związanych z czasem pracy drużyn konduktorskich.

Każdy z przewoźników otrzymuje rekompensaty związane z opóźnieniem pociągów np. z tytułu nadgodzin prac drużyn konduktorskich, ale tylko PKP IC ma dodatkowe zobowiązania względem pasażerów (wynikające z art. 20 Rozporządzenia).

Ponadto zwrot kosztów nie może pokrywać jedynie kosztów wypłacanych rekompensat dla pasażerów za opóźnienia. Każda sprawa musi być rozpatrywana przez PKP IC indywidualnie przy każdym pociągu, ponieważ każda reklamacja pasażerska jest prowadzona względem konkretnego pociągu.

Rozliczanie łączne opóźnień, jakie jest stosowane przez PKP PLK nie jest więc właściwe, z uwagi na np. różne ceny biletów, różne trasy itd., a co za tym idzie - różne koszty które muszą być zwrócone pasażerom.

Podczas Rozprawy, PKP IC podkreśliła, że dochodzi od PKP PLK odszkodowań za szkody wynikające z opóźnień pociągów w ten sposób, że od kosztów poniesionych z tytułu opóźnienia danego pociągu (odszkodowania dla pasażerów, posiłki awaryjne, godziny nadliczbowe pracowników) odejmuje rekompensaty naliczone przez PKP PLK za ten konkretny pociąg i zasadniczo pozostają na jej koncie nierozliczone szkody. Przewoźnik wskazuje, także że w praktyce PKP PLK rozlicza się z tytułu rekompensat za opóźnienia w cyklach miesięcznych per saldo, tj. rekompensaty przysługujące PKP PLK są potrącane z rekompensat przysługujących PKP IC i pozostała różnica jest wypłaca na rzecz PKP IC. Jest to różnica rzędu stu kilkudziesięciu tysięcy złotych miesięcznie. Następnie dopiero od tej różnicy odejmuje się nierozliczone szkody.

PKP IC wskazała, że w systemie proponowanym przez PKP PLK i stosowanym dotychczas, dochodzi do sytuacji, w której zwroty kosztów poniesionych na np. wypłacanie odszkodowań dla pasażerów, są wypłacane za inne pociągi, niż za te, w przypadku których pasażerowie składali skargi. W ocenie PKP IC, PKP PLK rości sobie prawo do decydowania w jaki sposób Przewoźnik ma spożytkować wypłaty z rekompensat od Zarządcy.

Stanowisko PKP PLK:

Rozwiązanie to w ocenie PKP PLK, prowadzi do sytuacji, które pozwala na wzbogacenie się PKP IC na skutek opóźnień pociągów, w związku z rozliczaniem rekompensaty za dany pociąg, a nie całego rozkładu jazdy pociągów.

Skoro PKP IC uzyskuje znaczne środki od Zarządcy z tytułu rekompensaty, to ewentualne dodatkowe odszkodowanie powinno być należne jedynie w sytuacji, kiedy przekracza ono roczną kwotę wypłacanej na rzecz PKP IC rekompensaty, a nie kwoty cząstkowych rekompensat za dane pociągi.

Propozycja PKP IC prowadzi do sytuacji, w której ma być przez PKP PLK wypłacone dodatkowe odszkodowanie, podczas gdy łączna pula rekompensat nie zostaje wykorzystana na pokrycie tych odszkodowań – rozwiązanie proponowane przez PKP IC pozwala na niezaliczanie części wypłacanych poszczególnych rekompensat na poczet odszkodowań wypłacanych na rzecz pasażerów i w ten sposób na pozyskiwanie od PKP PLK dodatkowych świadczeń, co skutkuje w rzeczywistości nieuzasadnionym wzbogaceniem Przewoźnika na skutek opóźnień pociągów.

Wątpliwości w zakresie wypłat odszkodowań miały miejsce kiedy w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej lub decyzji zastępującej taką umowę, nie było doprecyzowania w jaki sposób PKP PLK dokonuje rozliczeń.

System rozliczenia proponowany przez PKP PLK, rozlicza dodatkowe szkody z uwzględnieniem wypłaconych rekompensat w ujęciu łącznym tj. np. miesięcznym. W tym okresie uruchamiane są przez PKP IC setki pociągów. Może dochodzić do sytuacji w której rekompensata za dany opóźniony pociąg wypłacana jest przez Zarządcę w kwocie 500 zł a koszty zwrotów dla pasażerów wyniosły Przewoźnika 1000 zł. Jednocześnie za opóźnienie innego pociągu wypłacana jest także rekompensata w kwocie 1000 zł, a przewoźnik nie zwraca żadnych kosztów dla pasażerów z tego pociągu. Przy rozliczeniu per pociąg, przewoźnik występowałby w takiej sytuacji do PLK o zwrot 500 zł, natomiast rozwiązanie PKP PLK pozwalałoby uwzględnić w tym rozliczeniu rekompensatę 1000 zł należną z tytułu opóźnienia innego pociągu. Przy rozliczaniu łącznym, Zarządca bierze pod uwagę także taką sytuację, w której, w innym pociągu żaden pasażer nie wystąpił o zwrot środków za bilety lub to wystąpienie nie wyczerpuje całej rekompensaty przewidzianej dla tego pociągu, w związku z czym kwoty te wyrównują się lub pozostaje pula niewyczerpanych środków z tytułu wypłaconej rekompensaty.

PKP PLK podkreśla, że aby ubiegać się o dodatkowe świadczenia, przewoźnik musi udowodnić koszty wyższe niż rekompensaty – rzeczywistą szkodę. Pełne koszty tzn. bez potrącania wg. dotychczas funkcjonującego systemu rekompensat, mogą być zwrócone na podstawie instrukcji Ir-8, nie tylko za zdarzenia z winy PKP PLK ale i innych przewoźników, do których PKP IC może się w takiej sytuacji zgłosić.

Propozycja PKP PLK nie ogranicza rzeczywistej możliwości dochodzenia przez PKP IC dodatkowych kosztów ponad łączną kwotę wypłaconych rekompensat – pozwala to na zaspokojenie rzeczywistej, dodatkowej szkody, w stosunku do której PKP IC musi tylko udowodnić, że poniosła ją ponad tę łączną kwotę, co jest zgodne z art. 484 k.c. i zasadami odpowiedzialności odszkodowawczej.

W ocenie Zarządcy, propozycja PKP IC opiera się natomiast na domniemaniu szkody i zwalnia Przewoźnika z obowiązku udowodnienia rzeczywiście poniesionej szkody, co naraża PLK na obowiązek zapłaty dodatkowego odszkodowania pomimo, że wypłacone łącznie rekompensaty zaspokajają w całości szkodę PKP IC co może prowadzić do wzbogacenia Przewoźnika i wypłaty dodatkowych świadczeń ponad rzeczywistą szkodę niż ta którą poniósł Przewoźnik. Jeżeli zatem rekompensata będzie zliczana łącznie pozwoli to na ustalenie prawa PKP IC do dodatkowego odszkodowania.

Podkreślono również, że system rekompensat, daje możliwość przewoźnikom uzyskania świadczeń już za opóźnienia powyżej 5 minut czyli również w sytuacjach gdy sam pasażer nie może dochodzić jakichkolwiek zwrotów od PKP IC – co daje rezerwę na zwrot kosztów. Ponadto nie wszyscy pasażerowie występują zawsze o zwrot kosztów, istnieją więc sytuacje, w których PKP IC nie wypłaca świadczeń pasażerom a i tak dostaje rekompensaty za opóźnienie od PKP PLK.

PKP PLK podkreśliła, że ustawodawstwo rozróżnia ruch pasażerski i towarowy, nie ma więc możliwości różnicowania wysokości zwrotu kosztów względem przewoźników pasażerskich dalekobieżnych – ustawa nie daje możliwości różnicowania rozliczeń z tytułu rekompensat wobec różnych przewoźników.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK postanowił przechylić się do propozycji PKP IC i dodać zwrot *za poszczególne pociągi* przy jednoczesnym usunięciu zwrotu powodującego, że rozliczenia rekompensat ma odbywać się w łącznym ujęciu wszystkich pociągów Przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.

Należy zgodzić się z Przewoźnikiem, że zdarzenie powodujące opóźnienie odnosi się do konkretnych pociągów – jednego lub więcej, a nie do sytuacji wszystkich wytrasowanych w danym okresie rozliczeniowym pociągów Przewoźnika – chociaż dotychczas PKP PLK w taki właśnie sposób dokonywała rozliczeń rekompensat. Jednakże w ocenie Prezesa UTK każde pojedyncze opóźnienie pociągu jest odrębnym zdarzeniem mogącym powodować konieczność wypłaty rekompensat przez Przewoźnika na rzecz pasażerów.

Prezes UTK nie neguje systemu rekompensat opracowanego i stosowanego przez Zarządcę – ponieważ nie jest on niezgodny z powszechnie obowiązującym przepisami, jednakże w stosunkach umownych pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą w zakresie wypłat rekompensat zastosowanie powinny znaleźć rozliczenia odnoszące się do poszczególnych pociągów. Tym bardziej, że Przewoźnik jest zobowiązany przy żądaniu zwrotu tych kosztów, do szczegółowego przedstawienia poniesionych przez siebie kosztów – z całą pewnością wyszczególnienie to odbywać się będzie ze wskazaniem konkretnych pociągów których te koszty dotyczyły. Przykładowo każda reklamacja złożona przez pasażera czy zestawienie kosztów wydanych np. na posiłki na podstawie art. 20 Rozporządzenia, są prowadzone względem konkretnego pociągu – z samego faktu wykazania tych kosztów konieczne jest przecież wskazanie którego pociągu dotyczyły.

Ponadto fakt, iż w stosunku do konkretnego pociągu Przewoźnik może ponieść koszty w różnej wysokości z uwagi na np. różnice w wysokości wypłacanych odszkodowań dla pasażerów z uwagi na liczbę zgłoszonych przez nich reklamacji czy inne koszty wydanych posiłków, co wiąże się z różną liczbą podróży w danym pociągu – przemawia za systemem rozliczeń *per pociąg*.

W ocenie Prezesa UTK każdy pociąg powinien być rozliczany ze swojej punktualności, co może przyczynić się bezpośrednio do podnoszenia jakości usług świadczonych przez Przewoźnika i Zarządcę, którzy będą w takim systemie zmotywowani aby zachować jak najwyższy poziom punktualności. System zaakceptowany przez Prezesa UTK jest bardziej transparentny i pozwoli na rozliczenie się pomiędzy Stronami na jasnych zasadach, gdzie to Przewoźnik również będzie musiał wykazać zasadność poniesionych przez siebie kosztów, których zwrotu będzie żądał i tylko wtedy gdy winę za zdarzenia które te koszty wygenerowało, ponosić będzie Zarządcą.

Odnosząc się do argumentacji PKP PLK, należy wskazać, że Zarządcą nie wykazał w jaki sposób miałyby dojść do sytuacji, w której PKP IC na skutek opóźnień pociągów, w związku z rozliczaniem rekompensaty za dany pociąg, wzbogaciłoby się bezpodstawnie - przy założeniu że wszelkie koszty poniesione przez Przewoźnika musiałyby zostać udokumentowane i przedstawione PKP PLK. Zarządcą nie wskazał również, dlaczego ewentualne dodatkowe odszkodowanie powinno być należne jedynie w sytuacji, kiedy przekracza ono roczną lub miesięczną kwotę wypłaconej na rzecz PKP IC rekompensaty, a nie kwoty częściowych rekompensat za dane pociągi. Nie jest zasadny również argument PKP PLK na temat tego, że PKP IC opiera swoje roszczenia na domniemaniu szkody i zwalnia Przewoźnika z obowiązku udowodnienia rzeczywiście poniesionej szkody- ponieważ zapisu Decyzji (choćby Załącznik 12.1) nakładają na Przewoźnika obowiązek wykazania poniesionych kosztów, których zwrotu żąda od Zarządcy. W związku z powyższym pkt 4 w załączniku nr 12 Decyzji otrzymuje następujące brzmienie: *Wartość odszkodowania wyznaczana jest jako suma kwot wynikających z udziału procentowego przypisanego Zarządcy opóźnieniu poszczególnych pociągów, pomniejszona o sumę rekompensat wypłaconą Przewoźnikowi przez Zarządcę za poszczególne pociągi w RJP 2024/2025.*

Załącznik 12 pkt 7 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

Przewoźnik proponuje zmianę w pkt. 7 polegającą na dodaniu sformowania *w stosunku do poszczególnych pociągów*,

PKP IC, przedstawiła argumentację tożsamą jak w zakresie spornej kwestii zawartej w pkt 4 Załącznika 12 do projektu negocjowanej umowy.

Stanowisko PKP PLK:

PKP PLK nie wyraziła zgody na propozycję PKP IC, przedstawiając argumentując tożsamą jak w zakresie spornej kwestii zawartej w pkt 4 Załącznika 12 do projektu negocjowanej umowy.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK przechyla się do propozycji PKP IC i w pkt. 7 załącznika nr 12 i dodaje sformułowanie: *w stosunku do poszczególnych pociągów.*

Zmiana ta nierozzerwalnie łączy się z rozstrzygnięciem przez Prezesa UTK kwestii spornej z pkt 4 do Załącznik nr 12 Decyzji. W celu kompatybilności i spójności Decyzji zmiana ta była konieczna, Prezes UTK przychylił się bowiem do propozycji PKP IC aby rozliczenia rekompensat dokonywać w ujęciu do poszczególnych pociągów (całość argumentacji w tej kwestii została przedstawiona w stanowisku Prezesa UTK dotyczącym rozbieżności z pkt 4 do Załącznik nr 12 Decyzji).

Załącznik nr 12.1 – pkt C:

Stanowisko PKP PLK:

PKP proponuje w pkt. C załącznika nr 12.1. użycie zwrotu: *za które winę ponosi Zarządca.*

Stanowisko PKP IC:

PKP IC nie wyraża zgody na dodanie w punkcie c w załączniku nr 12.1 zwrotu: *za które winę ponosi Zarządca i proponuje w zamian zwrot: za które odpowiedzialność ponosi Zarządca.*

Stanowisko Prezesa UTK:

Prezes UTK biorąc pod uwagę powyższą argumentację odnośnie rozbieżności w pkt. pkt 4 i 7 do Załącznik nr 12 Decyzji oraz w punkcie c Załącznika nr 12.1. postanowił przychylić się do sformułowania zaproponowanego przez PKP PLK (tj. *za które winę ponosi Zarządca*) i dodać do tego załącznika zapis proponowany przez PKP PLK.

Ad. II Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 30d ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1568, 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 2024 r. poz. 959, z późn. zm.). 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 923).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

**ZALĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

....., dnia

(nazwa Przewoźnika – pieczęć firmowa z adresem)

lub

(nazwa jednostki organizacyjnej Zarządcy – pieczęć firmowa z adresem)

(WZÓR)

UPOWAŻNIENIE

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

**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 tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zwaną dalej komisją RTPR, na adres e-mail: sekretariat.bzg@intercity.pl; prj@intercity.pl, sekretariat.bzw@intercity.pl; sekretariatbzk@intercity.pl; sekretariat.bzp@intercity.pl

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> IZ Białystok | <input type="checkbox"/> IZ Nowy Sącz | <input type="checkbox"/> IZ Sosnowiec |
| <input checked="" type="checkbox"/> IZ Bydgoszcz | <input checked="" type="checkbox"/> IZ Olsztyn | <input checked="" type="checkbox"/> IZ Szczecin |
| <input type="checkbox"/> IZ Częstochowa | <input type="checkbox"/> IZ Opole | <input type="checkbox"/> IZ Tarnowskie Góry |
| <input checked="" type="checkbox"/> IZ Gdynia | <input type="checkbox"/> IZ Ostrów Wielkopolski | <input type="checkbox"/> IZ Wałbrzych |
| <input type="checkbox"/> IZ Kielce | <input type="checkbox"/> IZ Poznań | <input type="checkbox"/> IZ Warszawa |
| <input type="checkbox"/> IZ Kraków | <input type="checkbox"/> IZ Rzeszów | <input type="checkbox"/> IZ Wrocław |
| <input type="checkbox"/> IZ Lublin | <input type="checkbox"/> IZ Siedlce | <input type="checkbox"/> IZ Zielona Góra |
| <input type="checkbox"/> IZ Łódź | <input type="checkbox"/> IZ Skarżysko Kamienna | |

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

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> IZ Białystok | <input type="checkbox"/> IZ Nowy Sącz | <input type="checkbox"/> IZ Sosnowiec |
| <input checked="" type="checkbox"/> IZ Bydgoszcz | <input checked="" type="checkbox"/> IZ Olsztyn | <input checked="" type="checkbox"/> IZ Szczecin |
| <input type="checkbox"/> IZ Częstochowa | <input type="checkbox"/> IZ Opole | <input type="checkbox"/> IZ Tarnowskie Góry |
| <input checked="" type="checkbox"/> IZ Gdynia | <input type="checkbox"/> IZ Ostrów Wielkopolski | <input type="checkbox"/> IZ Wałbrzych |
| <input type="checkbox"/> IZ Kielce | <input type="checkbox"/> IZ Poznań | <input type="checkbox"/> IZ Warszawa |

- | | | |
|------------------------------------|--|--|
| <input type="checkbox"/> IZ Kraków | <input type="checkbox"/> IZ Rzeszów | <input type="checkbox"/> IZ Wrocław |
| <input type="checkbox"/> IZ Lublin | <input type="checkbox"/> IZ Siedlce | <input type="checkbox"/> IZ Zielona Góra |
| <input type="checkbox"/> IZ Łódź | <input type="checkbox"/> IZ Skarżysko Kamienna | |

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

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> IZ Białystok | <input type="checkbox"/> IZ Nowy Sącz | <input type="checkbox"/> IZ Sosnowiec |
| X IZ Bydgoszcz | X IZ Olsztyn | X IZ Szczecin |
| <input type="checkbox"/> IZ Częstochowa | <input type="checkbox"/> IZ Opole | <input type="checkbox"/> IZ Tarnowskie Góry |
| X IZ Gdynia | <input type="checkbox"/> IZ Ostrów Wielkopolski | <input type="checkbox"/> IZ Wałbrzych |
| <input type="checkbox"/> IZ Kielce | <input type="checkbox"/> IZ Poznań | <input type="checkbox"/> IZ Warszawa |
| <input type="checkbox"/> IZ Kraków | <input type="checkbox"/> IZ Rzeszów | <input type="checkbox"/> IZ Wrocław |
| <input type="checkbox"/> IZ Lublin | <input type="checkbox"/> IZ Siedlce | <input type="checkbox"/> IZ Zielona Góra |
| <input type="checkbox"/> IZ Łódź | <input type="checkbox"/> 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. Ujednotwicz 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 15.12.2023 IZ Rzeszów linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

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

Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*)
(*lokalizacja robót*)

na przykład:

Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu IZ Zielona Góra nr IZ17EI.602.149.2023.b
linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

– dla aneksów/zmian do treści regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót:

Aneks nr do Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

Aneks nr 1 do Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu IZ Wałbrzych
nr IZ23ES.602.1.2023.KL.5 linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

- 3) dla zawiadomienia o podjęciu przez IZ zarządzenia w sprawie zamknięcia dla ruchu toru szlakowego lub toru głównego na posterunku ruchu, albo innego ograniczenia ruchu, dla wykonania robót (dawniej: „adres 13”):

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

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

na przykład:

Zarządzenie zamknięć torowych IZ Białystok nr IZ03EI.606.712.2023.HK linia
nr..... Szlak

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

(WZÓR)

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

ZA OKRES ROZLICZENIOWY* OD DO**

Nazwa Przewoźnika:

Lp.	Nr pociągu	Nr zamówienia	Nr zarządzenia zastępczego rozkładu jazdy	Data przejazdu	Nazwa odcinka linii objętego robotami (od km do km)	Nazwa odcinka linii, na którym wprowadzono komunikację zastępczą (od stacji – do stacji) od km do km	Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej na odcinku podanym w kol. 7 [zł]*
1	2	3	4	5	6	7	8
Razem							
							Sporządził ze strony Zarządcy:
Koszty komunikacji zastępczej netto							
Różnica kosztów							

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

*(pieczętka i podpis)*Objaśnienia:

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

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

W przypadku, gdy komunikacja zastępcza została wprowadzona z uwagi na kursowanie pociągu drogą okrężną lub gdy pociąg kursował trasą zaplanowaną lecz bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystanku.

ach 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 13, okres trwania zamknięcia torowego lub jego część wnioskowany przez Przewoźnik

**ZALĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

(WZÓR)

POROZUMIENIE

**w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa
w § 11 ust. 9 Decyzji**

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: ¹⁾	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²⁾
Termin zamknięcia:	
1.Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 9 pkt...Decyzji³⁾	
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów: (Ustalenia)..... Przewoźnik określił szacowaną wysokość kosztów do kwoty zł. Rozliczenie odbędzie się na podstawie: 1., 2. 3.	
Kosztami należy obciążyć: ⁴⁾	
Uwagi:	

Sporządził:	Zawarte przez-ze strony Zarządcy: ⁵⁾ 1) 2)	Zawarte przez-ze strony Przewoźnika: ⁶⁾
-------------	---	--

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 ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

(WZÓR)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika:

.....
.....

**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 zł (słownie:
..... zł) 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 Ustawy z dnia 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych /Regulaminu.....**;
- 3) przy wyborze realizatora usługi komunikacji zastępczej zachowano warunki konkurencyjności, wybrana została najkorzystniejsza oferta, zaś samo postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasad: uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, przejrzystości, bezstronności, obiektywizmu i jawności;
- 4) w wyniku postępowania, o którym mowa w pkt. 2 uzyskano cenę / ceny**
....., będącą ceną rynkową / będące cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;
- 5) w kalkulacji ceny / cen** usługi komunikacji zastępczej, o której mowa w pkt. 4, zostały uwzględnione koszty wynikające wyłącznie z działalności przewoźnika drogowego tj. koszt udostępnienia pojazdów drogowych i kierowców;
- 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.

ZALĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

(WZÓR)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika:

.....
.....

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 nettozł
(słownie:zł) nie zostały uwzględnione w rekompensacie
otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest
....., w ramach umowy/umów
nr 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

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:

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIEWŁAŚCIWEGO
WYGLĄSZANIA KOMUNIKATÓW MEGAFONOWYCH I/LUB PODAWANIA
INFORMACJI WIZUALNEJ NA STACJACH I PRZYSTANKACH OSOBOWYCH
WYPOSAŻONYCH W SYSTEMY DYNAMICZNEJ INFORMACJI PASAŻERSKIEJ**

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 – zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii – wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie www.plk-sa.pl lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;
 - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi lub niekompletnymi/niepełnymi danymi albo nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4. Jako niekompletne dane należy rozumieć dane niezawierające przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. *w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei;*
 - 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 wytycznych i wzorach zamieszczonych na stronie internetowej www.plk-sa.pl oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

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

Powyższe nie ma zastosowania w przypadku nie wygłoszenia komunikatu megafonowego.

Przewoźnik w terminie 14 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy reklamację z nałożoną karą wraz z Kartą zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej i dowodami potwierdzającymi nieprawidłowo przekazaną informację o pociągu określonymi w pkt 1 i 2.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2 i 3,

ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego lub podmiotu zewnętrznego, Przewoźnik składa niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od daty otrzymania informacji o nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, Kartę zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej.

W przypadku możliwości udokumentowania przez Przewoźnika zaistniałej nieprawidłowości, gdzie dowodami mogą być: nagrania Video, Audio, zdjęcia itp., Przewoźnik składa reklamację z nałożeniem kary, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.

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

5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia zgłoszenia nieprawidłowości w terminie 14 dni od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca zaistniałych nieprawidłowości, reklamacji oraz 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) i do osób wskazanych przez Centralę PKP PLK;
 - 2) po stronie Przewoźnika – „PKP Intercity” S.A. Centrala, Biuro Sprzedaży i Obsługi Klienta, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl.
7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł, i tak:
 - 1) 3-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
 - 2) 5-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
 - 3) 10-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.
8. Przewoźnik nie nalicza kar za błędnie/niekompletnie wygłoszone lub niewygłoszone komunikaty megafonowe i błędnie/niekompletnie wyświetlone lub niewyświetlone informacje o pociągu w okresie, w którym urządzenia nie są odebrane do eksploatacji przez Zarządcę i są w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że Zarządca uprzednio poinformuje o tym pisemnie przewoźnika na adres e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl i zamieści informacje na danej stacji dla podróżnych o testowaniu systemu, poprzez zamieszczenie na testowanym wyświetlaczu zapisu TEST, a w wolnym czasie antenowym będzie informował o testach w komunikatach megafonowych.

Zarządca po zakończeniu testowania systemu na stacjach, na których odbywało się testowanie, poinformuje o tym fakcie Przewoźnika poprzez przesłanie wiadomości na adres e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl.

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. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

Nr sprawy: _____

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

„PKP Intercity” S.A.

Biuro Sprzedaży i Obsługi Klienta

Aleje Jerozolimskie 142A

02-305 Warszawa

Kierowana do:

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

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

(opis nieprawidłowości)

Nazwa stacji lub przystanku/-ów: _____

Data i godzina nieprawidłowości: __/__/____ godz. _____

Źródło: nieprawidłowość ujawniona we własnym zakresie przez Przewoźnika / nieprawidłowość zgłoszona przez Podróżnego / nieprawidłowość wskazana przez inny podmiot zewnętrzny

(niepotrzebne skreślić lub usunąć)

Nazwa komórki organizacyjnej oraz imię i nazwisko

pracownika zgłaszającego nieprawidłowość:

Załączone dowody:

ZALĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

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. 14 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 (w zakładce Kontakt).
3. Zarządca zobowiązany jest usunąć nieprawidłowości w ciągu 3 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
4. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 3, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości:
 - 1) 20,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 3 do 7 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 2) 50,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 7 do 14 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 3) 500,00 zł jednorazowo, jeżeli nieprawidłowość zostanie usunięta powyżej 14 dnia od otrzymania zgłoszenia.
5. Przewoźnik naliczać będzie kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 3 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.

Zarządca, powołując się na nr sprawy, przekaże Przewoźnikowi zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości (pisemnie wraz z dokumentacją fotograficzną potwierdzającą datę oraz godzinę usunięcia zgłoszonej nieprawidłowości), pocztą elektroniczną na adres e-mail: umowapkplk@intercity.pl.
6. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. Zgłoszenia dotyczące międzytorzy objętych usługą utrzymania czystości peronów i dróg dościa zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. weryfikowane są dodatkowo z wykorzystaniem wyników Audytów, o których mowa w Księdze Standardów Utrzymania Czystości w Wybranych Lokalizacjach Zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP S.A., o ile takie w tym czasie zostały przeprowadzone.

W przypadku niepotwierdzenia zasadności nieprawidłowości zgłoszonej przez Przewoźnika, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do poinformowania o tym Przewoźnika w terminie 3 dni od daty jej wpływu.

**ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

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

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu uruchomienia pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem zasad określonych w podrozdziale 6.3.1. ust. 1 Regulaminu oraz postanowień instrukcji Ir-1 § 14 ust. 6.
2. Przewoźnik po otrzymaniu dowodnej informacji (Nr rozmowy – **Załącznik nr 7.1 – kolumna 9**) z ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 72 godzin (od pozyskania informacji) na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.

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

3. Zarządca prowadzi rejestr ujawnionych przypadków, uruchomionych przez Przewoźnika pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, bez powiadomienia właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym podczas planowania dyspozytorskiego lub dyżurnego ruchu podczas zgłaszania gotowości do odjazdu.
4. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad” według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 7.1**.
5. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości 1 000,00 zł za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 200,00 zł za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.

**ZALĄCZNIK NR 7.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

**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
Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]										
Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]									1 000,00	200,00
Kwota kary umownej [zł]										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel: Dnia:

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

**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 5 dni od zakończenia realizacji rozkładu jazdy na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.

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

3. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad”, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 8.1**.
4. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 500,00 zł.
5. Nie podlegają karze umownej przypadki, gdy:
 - 1) przed uruchomieniem pociągu lub w trakcie realizacji rozkładu jazdy (na stacji w trasie pociągu, mając zaplanowany postój założony w rozkładzie jazdy przez Przewoźnika), Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany Rozkład Jazdy lub Uzupełniający Rozkład Jazdy pod warunkiem dalszej realizacji rozkładu jazdy zgodnie z parametrami uzyskanymi w zmodyfikowanym lub uzupełniającym rozkładzie jazdy;
 - 2) inny rodzaj pojazdu trakcyjnego wynikał z defektu pojazdu trakcyjnego lubz bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu powodujących zmianę pojazdu trakcyjnego, składu wagonowego na ezt lub odwrotnie lub zwiększenie brutta na części trasy.

**ZALĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

**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
Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]											
Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]											500,00
Kwota kary umownej [zł]											

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 ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

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

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu odwołania całości lub części trasy pociągu, w terminie krótszym niż 30 dni przed planowanym jego uruchomieniem, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Przewoźnik sporządza zestawienie odwołanych tras pociągów według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 9.1** i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: ✉--✉ @plk-sa.pl w celu podania kosztu planowanego przejazdu na odwołanej trasie lub jej części.
3. Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy, wystawiając notę obciążeniową jednostce organizacyjnej Zarządcy. Zestawienie odwołanych tras pociągów, o którym mowa w ust. 2, stanowi załącznik do noty obciążeniowej.
4. Przewoźnik nie może dochodzić kary umownej za odwołanie trasy pociągu przez Zarządcę, w przypadku kiedy Zarządca zostanie obciążony przez Przewoźnika kosztami w związku z uruchomieniem komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 11 Decyzji, w zamian za odwołaną trasę pociągu.

ZALĄCZNIK NR 9.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

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	Oплата 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
Razem [zł]										

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko)

Tel:

Dnia:

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

.....

(pieczętka i podpis)

^{*)} podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

**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. 21-29 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 Modułu OIU 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 300 usług;
 - 2) 8 000,00 zł gdy zrealizowano powyżej 300 usług.

ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

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 (przewoźnik) „PKP Intercity” S.A., (kod pocztowy) 02-305 (miejscowość) Warszawa, (ul.) Aleje Jerozolimskie 142A i wysłana do (adres jednostki organizacyjnej Przewoźnika zajmującej się realizacją rozliczeń wynikających z planu wykonania) i wysłana na powyższy adres.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza pracowników Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów), ☎--☎ - tel. 789 124 201 email: ☎--☎; ☎--☎ - tel. 514 905 033 email: ☎--☎ oraz adres e-mail: punktualnosc.pkp.plk@intercity.pl.
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika: **42 1140 1010 0000 2606 8600 1005**, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

ZAŁĄCZNIK NR 12 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

**ZASADY WYSTĘPOWANIA DO ZARZĄDCY O ZWROT WYPŁACONYCH PASAŻEROM
ODSZKODOWAŃ ZA BILETY KOLEJOWE
Z TYTUŁU OPÓŹNIEŃ POCIĄGÓW ORAZ O ZWROT PONIESIONYCH KOSZTÓW
W ZWIĄZKU Z ZAPEWNIENIEM PODRÓŻNYM NIEODPŁATNIE POSILKÓW
I NAPOJÓW, ZAKWATEROWANIA W HOTELU LUB INNYM MIEJSCU, PRZEWOZU
POMIĘDZY STACJĄ KOLEJOWĄ A MIEJSCEM ZAKWATEROWANIA ORAZ
PRZEWOZU Z POCIĄGU DO STACJI KOLEJOWEJ, DO ALTERNATYWNEGO MIEJSCA
ODJAZDU LUB DO MIEJSCA DOCELOWEGO**

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu wypłaconych pasażerom odszkodowań za bilety kolejowe z tytułu opóźnień pociągów na podstawie *Artykułu 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025.
2. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie *Artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025 powstałych z winy Zarządcy.
3. Nie podlegają zwrotowi, odszkodowania wypłacone przez Przewoźnika pasażerom, za opóźnione pociągi, których:
 - 1) opóźnienie jest mniejsze niż 60 minut;
 - 2) opóźnienie na stacji początkowej wynika z przyczyn przypisanych Przewoźnikowi;
 - 3) opóźnienie na infrastrukturze Zarządcy jest spowodowane opóźnieniem na stacji granicznej – przekazanie opóźnionego pociągu z sąsiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej;
 - 4) opóźnienie spowodowane jest sytuacją kryzysową bądź nadzwyczajną.
4. Wartość odszkodowania wyznaczana jest jako suma kwot wynikających z udziału procentowego przypisanego Zarządcy w opóźnieniu poszczególnych pociągów, pomniejszona o sumę rekompensat wypłaconą Przewoźnikowi przez Zarządcę za poszczególne pociągi w RJP 2024/2025.
5. W terminie do 18 miesięcy, a w przypadku gdy zmieniona została kategoria opóźnienia i podmiot odpowiedzialny z INNY na PKP PLK do 24 miesięcy, po zakończeniu RJP 2024/2025 Przewoźnik ubiegając się o zwrot, o którym mowa w ust. 1, przesyła wraz z wystąpieniem następujące dokumenty:
 - 1) wykaz opóźnionych pociągów, za które wypłacono pasażerom odszkodowania, ze wskazaniem dla poszczególnych pociągów wielkości opóźnienia, udziału procentowego

- winy przypisanej Zarządcy w łącznym opóźnieniu pociągu, wartości wypłaconego odszkodowania oraz wnioskowanej wartości zwrotu odszkodowania wynikającego z udziału procentowego Zarządcy w opóźnieniu pociągu;
- 2) wykaz wydanych posiłków, napojów, zakwaterowania, przejazdów wraz z dowodami poniesienia kosztów pomocy dla pasażerów o jakiej mowa w Artykule 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2024/2025 zgodnie z załącznikiem nr 12.1.
 - 3) potwierdzenia dokonanych pasażerom przelewów wypłaconych odszkodowań za opóźnienia pociągów lub oświadczenie Przewoźnika o dokonaniu wypłaty pasażerom wykazanych odszkodowań, podpisane zgodnie z reprezentacją określoną w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS) lub podpisane przez osobę upoważnioną przez organ Spółki wskazany w KRS do jej reprezentowania.
6. Zarządca dokonuje weryfikacji przesłanego przez Przewoźnika materiału w oparciu o prowadzoną dokumentację i dane zarejestrowane w systemie Aplikacji SEPE2 i informuje pisemnie przewoźnika o wysokości uznanej kwoty odszkodowania, w stosunku do poszczególnych pociągów, na którą przewoźnik wystawia notę obciążeniową.
7. Odszkodowanie płatne jest w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Przewoźnika Zarządcy. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

Oświadczamy, że przy poniesieniu kosztów uwzględnionych w powyższym wykazie, związanych z:

- a) wydaniem posiłków i napojów pasażerowi/om,
- b) zapewnieniem zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu oraz przewozem pasażera/ów pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania,
- c) unieruchomieniem pociągu na trasie i zapewnieniem przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego, za które winę ponosi Zarządca i spełnione zostały następujące przesłanki:
 - 1) opóźnienie pociągów wynosiło co najmniej 60 minut;
 - 2) wydanie posiłków i napojów pasażerowi/om nastąpiło adekwatnie do czasu oczekiwania oraz nieodpłatnie w sposób zasadny i racjonalny, a ich dostarczenie było możliwe i racjonalne uwzględniając odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt;
 - 3) zapewnienie zakwaterowania pasażerowi/om oraz związanym z tym transportem pasażera/ów było konieczne i możliwe, a koszty zakwaterowania oraz transportu są racjonalne i uzasadnione;
 - 4) zapewnienie przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego, w razie uruchomienia pociągu na trasie, odbyło się w sposób zasadny, a koszty takiego przewozu są racjonalne i uzasadnione;
 - 5) poniesione koszty nie zostały Przewoźnikowi zwrócone lub w jakikolwiek inny sposób zrekompensowane przez inny podmiot, w tym organizatora publicznego transportu zbiorowego, innego przewoźnika kolejowego lub jakikolwiek inny podmiot trzeci, w tym także przez Zarządcę w ramach rozliczeń roszczeń z tytułu poważnego wypadku, wypadku, incydentu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

(pieczętka i podpis)

ZALĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRAZ APLIKACJĘ SEPE2

A. Przedmiot udostępniania

1. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu na terminalach komputerowych Przewoźnika danych dotyczących planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi Przewoźnika (dalej: „Usługa”) poprzez Aplikację SEPE2, w zakresie informacji zawartych w ust. 2, zgodnie z listą użytkowników stanowiącą **Załącznik nr 13.1**.
2. W zakres świadczonej Usługi wchodzi:
 - 1) Moduł **Planowanie** – planowanie dyspozytorskie konieczne przed uruchomieniem pociągów rejestrowane przez Przewoźnika w systemie. W module tym rejestrowane są również informacje o przewozie TWR oraz przesyłek nadzwyczajnych (**moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**);
 - 2) Moduł **Wykres ruchu** – wizualizacja przebiegów i lokalizacji pociągów umożliwiająca Przewoźnikowi bieżące śledzenie wykonania rozkładu jazdy pociągów na wykresie dyspozytorskim rzeczywistego biegu pociągów wraz z udostępnieniem informacji dodatkowych dot. planowych i awaryjnych zamknięć torowych, pośrednich punktów rozkładowych, ograniczeń R307 oraz realizowanych przesyłek PN, TN, TWR;
 - 3) Moduł **Autoryzacja** – umożliwia analizowanie wielkości i przyczyn opóźnień, autoryzowanie (potwierdzanie) wykonania przejazdu, składanie reklamacji w zakresie jakości wykonania rozkładu jazdy pociągów (**moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**);
 - 4) Moduł **Plan Wykonania (Jakość)** – udostępniający Przewoźnikowi możliwość generowania raportów zawierających rozliczenia z tytułu jakości wykonania rozkładu jazdy pociągów. W module dostępne są szczegółowe informacje dot. bilingu, należności i zobowiązań w zakresie wzajemnego rozliczenia planu wykonania rozkładu jazdy pomiędzy Zarządcą, Przewoźnikiem a innymi przewoźnikami kolejowymi;
 - 5) Moduł **Zestawienia danych (Raporty)** – udostępniający Przewoźnikowi raporty zawierające szczegółowe dane w zakresie planowego i rzeczywistego przebiegu pociągów, dane o wielkości i przyczynach opóźnień dla poszczególnych pociągów oraz informacje o pracy eksploatacyjnej pociągów Przewoźnika;
 - 6) Moduł **Książka Wydarzeń i Wypadków** – umożliwiający Przewoźnikowi dostęp do bieżących informacji dotyczących trudności eksploatacyjnych występujących na sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę.

B. Licencja

3. Zarządca oświadcza, iż przysługują mu wszelkie prawa autorskie, w tym prawa majątkowe i prawa zależne do Aplikacji SEPE2, a która stanowi utwór w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 2509; dalej: „Ustawa o prawach autorskich”).
4. Zarządca oświadcza, iż w związku z zawarciem i wykonaniem Decyzji nie zostaną naruszone prawa osób trzecich, w tym w szczególności przysługujące im prawa autorskie.
5. Zarządca z dniem wydania Decyzji udziela Przewoźnikowi niewyłącznej licencji na korzystanie

z Aplikacji SEPE2, wraz ze wszelkimi modyfikacjami i aktualizacjami wprowadzonymi do aplikacji w czasie trwania Decyzji. Licencja udzielana jest na okres trwania Decyzji.

6. Licencja obejmuje prawo do korzystania przez Przewoźnika z Aplikacji SEPE2, na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w dniu wydania Decyzji, w tym określonych w art. 50 Ustawy o prawach autorskich, a w szczególności:
 - 1) korzystanie z utworu zgodnie z przeznaczeniem;
 - 2) wprowadzanie utworu do pamięci komputerów;
 - 3) odtwarzanie i wyświetlanie utworu na komputerach;
 - 4) stosowanie, wyświetlanie, przekazywanie i przechowywanie utworu niezależnie od formatu, systemu lub standardu;
 - 5) trwałe lub czasowe utrwalanie w całości lub w części, w tym wprowadzanie do pamięci komputera oraz trwałe lub czasowe utrwalanie zapisów.
7. Licencja na korzystanie z Aplikacji SEPE2 łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłacona przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 32.

C. Zobowiązania Stron Usługi

8. Strony niniejszym zobowiązane są zapewnić, że:
 - 1) Wydanie Decyzji w części dotyczącej świadczenia Usługi, jak również jej realizacja nie narusza ani nie będzie naruszać jakichkolwiek umów lub porozumień, w stosunku do których są one stronami;
 - 2) zobowiązane są do współdziałania przy świadczeniu Usługi w granicach i na zasadach określonych Decyzją.
9. Zarządca zobowiązuje się do terminowego i fachowego wykonania Usługi, z zachowaniem należytej staranności oraz postępowania zgodnie z najlepszymi praktykami przy jej realizacji.
10. Przewoźnik zobowiązuje się do:
 - 1) nieprzetwarzania, niemodyfikowania, niegromadzenia i niepobierania obiektów oraz struktur danych wykorzystywanych przez Aplikację SEPE2 do komunikacji z serwerem, w inny sposób niż poprzez ww. aplikację;
 - 2) niepobierania i nieprzetwarzania danych udostępnianych przez Aplikację SEPE2 w sposób zautomatyzowany, bez zgody Zarządcy wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

D. Warunki świadczenia Usługi

11. Zmiana liczby użytkowników Aplikacji SEPE2 wskazanych w **Załączniku nr 13.1.** nie wymaga zmian do Decyzji i będzie się odbywała na podstawie zgłoszeń Przewoźnika, składanych drogą elektroniczną do Zarządcy zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 13.2.**, na adres e-mail: support@plk-sa.pl.
12. Do zgłaszania zmian liczby użytkowników (aktywowania i dezaktywowania kont użytkowników) oraz zmian zakresu nadanych uprawnień upoważnione są osoby Przewoźnika wskazane w ust. 22 oraz dodatkowo osoby uprawnione do reprezentacji Przewoźnika.
13. Zarządca w ciągu 5 dni roboczych od otrzymania od Przewoźnika zgłoszenia dokona aktywacji nowego konta użytkownika, dezaktywacji konta istniejącego lub zmiany zakresu nadanych uprawnień i przekaże Przewoźnikowi potwierdzenie zrealizowania zgłoszenia drogą elektroniczną na adres e-mail: plk.sepe2@intercity.pl.
14. Zasady zmiany haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2:
 - 1) Użytkownik Przewoźnika otrzymuje od Zarządcy **Login i Hasło startowe** do Aplikacji SEPE2,

- założone w systemie Active Directory Zarządcy. Hasło startowe wymaga zmiany przez użytkownika przy pierwszym logowaniu do Aplikacji SEPE2;
- 2) System Active Directory, który umożliwi Zarządcy zarządzanie kontami dostępowymi użytkowników do Aplikacji SEPE2 wymaga zmiany hasła co 30 dni. Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika zobowiązany jest zmienić hasło w tym terminie;
 - 3) Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika może samodzielnie zmienić hasło dostępowe wcześniej niż po upływie 30 dni od ostatniej zmiany za pośrednictwem strony internetowej Zarządcy:
<https://sts.plk-sa.pl/adfs/portal/updatepassword>;
 - 4) Zarządca wymaga od użytkowników Aplikacji SEPE2 stosowania haseł skomplikowanych, trudnych do przewidzenia/odgadnięcia. Hasło powinno składać się z liter, cyfr i znaków specjalnych, o długości co najmniej 10 znaków. Nowe hasło nie może być podobne do poprzedniego.
15. Przewoźnik zobowiązuje się do zapewnienia zachowania w poufności przez uprawnionych użytkowników, otrzymanych od Zarządcy, loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2 wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby mieć do nich dostęp osoby nieupoważnione.
 16. Przewoźnik zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji kont użytkowników Aplikacji SEPE2 i informowania Zarządcy o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
 17. Zarządca zobowiązuje się do sporządzania na wniosek Przewoźnika zestawienia liczby aktywnych kont użytkowników Aplikacji SEPE2 oraz przekazywania ich drogą elektroniczną na adres e-mail, o którym mowa w ust. 13, w terminie do 5 dni roboczych od daty otrzymania wniosku.
 18. Logowanie użytkowników Przewoźnika do Aplikacji SEPE2 powinno odbywać się wyłącznie na zaufanym urządzeniu, na którym funkcjonuje poprawnie skonfigurowane, aktualne oprogramowanie antywirusowe.
 19. Przewoźnik może korzystać z Aplikacji SEPE2 wyłącznie bezpośrednio poprzez przeglądarkę internetową. Niedozwolone jest korzystanie z jakiegokolwiek części Aplikacji SEPE2 w inny sposób.
 20. Do poprawnego działania Aplikacji SEPE 2 zalecana jest przeglądarka Google Chrome w najnowszej dostępnej wersji. Podczas korzystania z Aplikacji SEPE2 zalecane jest wyłączenie dla domeny sepe.plk-sa.pl dodatków służących do "zwiększania prywatności przeglądania stron Internetowych", gdyż mogą one zaburzyć funkcjonowanie aplikacji.
 21. Zarządca zastrzega sobie prawo do czasowego lub stałego wdrożenia mechanizmów bezpieczeństwa w dostępie do Aplikacji SEPE2, polegających na dopuszczeniu połączeń do aplikacji tylko z określonych adresów IP, zgłoszonych drogą elektroniczną do Zarządcy zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 13.2.**, na adres e-mail: support@plk-sa.pl.
 22. Do koordynowania spraw związanych ze świadczeniem Usługi Przewoźnik wyznacza następujące osoby:
 - a) ☒--☒ tel.: 607 048 223
email: ☒--☒ @intercity.pl;
 - b) ☒--☒ tel.: 690 157 440
e-mail: ☒--☒ @intercity.pl.
 23. Strony Decyzji zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie danych teled adresowych niezbędnych do prawidłowego świadczenia Usługi.

E. SLA (Service Level Agreement)

24. Zarządca przekazuje Przewoźnikowi następujące kanały komunikacji do zgłaszania awarii Aplikacji SEPE2, dostępne 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu:
 - 1) +48 32-719-32-32 - wydzielony numer telefoniczny;
 - 2) support@plk-sa.pl - adres poczty elektronicznej.
25. Przewoźnik zgłasza powstałą awarię niezwłocznie po jej stwierdzeniu.
26. Czas reakcji i usunięcia awarii nie będzie trwał dłużej niż 48 godzin i będzie liczony od momentu zgłoszenia awarii przez Przewoźnika.
27. Awarię uznaje się za usuniętą po poinformowaniu o tym fakcie Przewoźnika drogą elektroniczną na adres e-mail podany w zgłoszeniu oraz dodatkowo na adresy e-mail osób koordynujących świadczenie Usługi, podanych w ust. 22. Informacja taka będzie zawierała numer zgłoszenia, datę i godzinę zgłoszenia oraz datę i godzinę usunięcia awarii.
28. Do czasu niedostępności Usługi nie wlicza się:
 - 1) okresu planowanych prac konserwacyjnych, o których Zarządca poinformuje Przewoźnika ze stosownym wyprzedzeniem nie krótszym niż 1 dzień roboczy;
 - 2) niedostępności Usługi spowodowanej siłą wyższą, rozumianą jako zdarzenie nadzwyczajne, zewnętrzne, pozostające poza kontrolą Zarządcy, niemożliwe do przewidzenia i niemożliwe do zapobieżenia.;
 - 3) przerwy w świadczeniu usługi spowodowanej uszkodzeniem urządzeń telekomunikacyjnych, za które Strony nie ponoszą winy.
29. Usługa będzie świadczona w trybie 24/7 wraz z gwarancją na działanie Aplikacji SEPE 2 na poziomie 99,4% w skali rocznej. Do obliczania poziomu SLA nie wlicza się przerw w działaniu usługi, o których mowa w ust. 28.
30. Strona nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie Usługi, jeżeli zostało to spowodowane siłą wyższą.
31. Strona powołująca się na siłę wyższą jest zobowiązana zawiadomić niezwłocznie drugą Stronę w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, zarówno o zaistnieniu, jak i ustaniu okoliczności uznawanych za siłę wyższą ze wskazaniem przewidywanego czasu trwania przeszkody oraz do przedstawienia w terminie 5 dni po ustąpieniu stanu siły wyższej dowodów potwierdzających ich wystąpienie.

F. Wynagrodzenie i sposób rozliczeń

32. Za realizację Usługi w okresie rozliczeniowym oraz udzielenie licencji, o której mowa w części B, Strony ustalają następujące opłaty miesięczne:
 - 1) za dostęp do informacji zawartych w module **Wykres ruchu** – opłata miesięczna w kwocie **285,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
 - 2) za dostęp do informacji zawartych w module **Plan Wykonania (Jakość)** – opłata miesięczna w kwocie **143,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
 - 3) za dostęp do informacji zawartych w module **Zestawienia danych (Raporty)** – opłata miesięczna w kwocie **379,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
 - 4) za dostęp do informacji zawartych w module **Książka Wydarzeń i Wypadków** – opłata miesięczna w kwocie **143,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu.

Wynagrodzenie miesięczne należne Zarządcy to suma iloczynów aktywnych kont użytkowników Aplikacji SEPE2 w danym miesiącu mających uprawnienia dostępowe do określonych modułów wymienionych w zdaniu powyżej i opłaty miesięcznej za dostęp do określonego modułu.

Wynagrodzenie zostanie powiększone o należny podatek od towarów i usług (VAT), zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

33. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 32 liczone będzie od dnia aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu Aplikacji SEPE2. W przypadku aktywacji w trakcie trwania okresu rozliczeniowego wynagrodzenie będzie naliczane w proporcji do miesięcznego wynagrodzenia tj. 1/30 za każdy dzień aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu.
34. Brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, przez okres dłuższy niż 24 godziny powoduje zmniejszenie ceny jednostkowej za każde konto użytkownika o 1/30 wynagrodzenia określonego w ust. 32, za każdy dzień braku możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2.
35. Przewoźnik zgłasza brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w ust. 24 pkt 2.
36. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia powstałe w realizacji Usługi w przypadku przekazania niekompletnych lub błędnych danych. W takich przypadkach nie powoduje to zmniejszenia wynagrodzenia Zarządcy.
37. W przypadku naruszenia przez Przewoźnika zapisów:
 - 1) ust. 10 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **10 000,00 zł** za każdy przypadek naruszenia;
 - 2) ust. 15 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **500,00 zł** za każdy przypadek naruszenia.
38. Przewoźnik nie może przenosić praw, wierzytelności i obowiązków wynikających z zasad świadczenia Usługi na osoby trzecie, w tym w szczególności Przewoźnik nie jest uprawniony do oddania Aplikacji SEPE2 do bezpłatnego używania osobom trzecim. W razie naruszenia powyższego obowiązku, Wykonawca ma prawo wypowiedzieć świadczenie Usługi w trybie natychmiastowym bez zachowania terminów wypowiedzenia, bez prawa do odszkodowania.
39. Za pogorszenie dostępności Aplikacji SEPE 2 wskazanej w ust. 29, Zarządca zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie 230,00 zł (słownie: dwieście trzydzieści złotych 00/100) za każde 0,1% pogorszenia dostępności systemu.

G. Częściowe wypowiedzenie świadczonej Usługi poprzez Aplikację SEPE2

40. Zarządca ma prawo do częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi, w trybie natychmiastowym bez zachowania terminu wypowiedzenia i bez prawa Przewoźnika do odszkodowania, z ważnych powodów. W szczególności, za ważne powody uznaje następujące zdarzenia:
- 1) nieuregulowanie przez Przewoźnika wynagrodzenia za dwa pełne miesiące świadczenia Usługi,
 - 2) niezuzupełnienie/brak wpłaty gwarancji finansowej zgodnie z zasadami określonymi w § 14 Decyzji, w zakresie dotyczącym Usługi,
 - 3) naruszenie przez Przewoźnika obowiązku określonego w ust. 38,
 - 4) brak staranności i profesjonalizmu Przewoźnika oraz naruszenie zasad uczciwości przez Przewoźnika między innymi w planowaniu pociągów do uruchomienia, analizowaniu wielkości i przyczyn opóźnień, autoryzowaniu (potwierdzaniu) wykonania przejazdu,
 - 5) wystąpienie uzasadnionej oceny, że cel świadczonej Usługi nie zostanie osiągnięty z winy Przewoźnika,
 - 6) wykonywanie przez Przewoźnika Decyzji w zakresie korzystania z Usługi w sposób nieprawidłowy lub sprzeczny z postanowieniami Decyzji.
41. W przypadku częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 40, pozostałe postanowienia Decyzji zachowują swoją ważność i nadal obowiązują.
42. Do zobowiązań Stron dotyczących Usługi, w tym do częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 40, nie stosuje trybu przewidzianego w § 19 ust. 8 Decyzji.

ZAŁĄCZNIK NR 13.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW APLIKACJI SEPE2

Lp.	Imię	Nazwisko	Login	Uprawnienia *)	Adres e-mail	Nr telefonu	Obszar działania (jeśli występuje, np. Zakład Spółki)	Lokalizacja (opcjonalnie)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	✂--✂	✂--✂	SRJ004928	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
2.	✂--✂	✂--✂	SRJ006005	1), 3)	✂--✂			
3.	✂--✂	✂--✂	SRJ005895	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
4.	✂--✂	✂--✂	SRJ002409	1), 5)	✂--✂			
5.	✂--✂	✂--✂	SRJ005364	1), 3)	✂--✂			
6.	✂--✂	✂--✂	SRJ500410	4), 5), 6)	✂--✂			
7.	✂--✂	✂--✂	SRJ005568	3)	✂--✂			
8.	✂--✂	✂--✂	SRJ005855	1), 3)	✂--✂			
9.	✂--✂	✂--✂	SRJ005040	1), 3)	✂--✂			

10.	✂--✂	✂--✂	SRJ005042	1), 3)	✂--✂			
11.	✂--✂	✂--✂	SRJ003778	1), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
12.	✂--✂	✂--✂	SRJ004197	3), 4), 5), 6)	✂--✂			
13.	✂--✂	✂--✂	SRJ005669	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
14.	✂--✂	✂--✂	SRJ002421	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
15.	✂--✂	✂--✂	SRJ005415	1), 2), 4), 5), 6)	✂--✂			
16.	✂--✂	✂--✂	SRJ500411	4), 5), 6)	✂--✂			
17.	✂--✂	✂--✂	SRJ005266	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
18.	✂--✂	✂--✂	SRJ005091	1), 3)	✂--✂			
19.	✂--✂	✂--✂	SRJ002429	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
20.	✂--✂	✂--✂	SRJ500406	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
21.	✂--✂	✂--✂	SRJ002430	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
22.	✂--✂	✂--✂	SRJ004078	3), 5), 6)	✂--✂			
23.	✂--✂	✂--✂	SRJ005782	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
24.	✂--✂	✂--✂	SRJ003148	3)	✂--✂			
25.	✂--✂	✂--✂	SRJ002435	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			

26.	✂--✂	✂--✂	SRJ002436	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
27.	✂--✂	✂--✂	SRJ004380	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
28.	✂--✂	✂--✂	SRJ005488	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
29.	✂--✂	✂--✂	SRJ500358	1), 5), 6)	✂--✂			
30.	✂--✂	✂--✂	SRJ004590	1), 3)	✂--✂			
31.	✂--✂	✂--✂	SRJ002440	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
32.	✂--✂	✂--✂	SRJ002441	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
33.	✂--✂	✂--✂	SRJ002443	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
34.	✂--✂	✂--✂	SRJ500413	4), 5), 6)	✂--✂			
35.	✂--✂	✂--✂	SRJ500278	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
36.	✂--✂	✂--✂	SRJ002445	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
37.	✂--✂	✂--✂	SRJ006088	3)	✂--✂			
38.	✂--✂	✂--✂	SRJ500414	4), 5), 6)	✂--✂			
39.	✂--✂	✂--✂	SRJ002449	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
40.	✂--✂	✂--✂	SRJ002450	5), 6)	✂--✂			
41.	✂--✂	✂--✂	SRJ002453	1), 3), 5), 6)	✂--✂			

42.	✂--✂	✂--✂	SRJ005431	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
43.	✂--✂	✂--✂	SRJ002458	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
44.	✂--✂	✂--✂	SRJ002459	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
45.	✂--✂	✂--✂	SRJ004548	1), 3)	✂--✂			
46.	✂--✂	✂--✂	SRJ005171	1), 3)	✂--✂			
47.	✂--✂	✂--✂	SRJ500415	4), 5), 6)	✂--✂			
48.	✂--✂	✂--✂	SRJ005912	5)	✂--✂			
49.	✂--✂	✂--✂	SRJ500161	1), 5), 6)	✂--✂			
50.	✂--✂	✂--✂	SRJ002463	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
51.	✂--✂	✂--✂	SRJ002465	3)	✂--✂			
52.	✂--✂	✂--✂	SRJ003034	3)	✂--✂			
53.	✂--✂	✂--✂	SRJ002468	1), 3)	✂--✂			
54.	✂--✂	✂--✂	SRJ003136	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
55.	✂--✂	✂--✂	SRJ004266	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
56.	✂--✂	✂--✂	SRJ004710	1), 3)	✂--✂			
57.	✂--✂	✂--✂	SRJ004945	5)	✂--✂			

58.	✂--✂	✂--✂	SRJ004196	4), 5), 6)	✂--✂			
59.	✂--✂	✂--✂	SRJ500408	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
60.	✂--✂	✂--✂	SRJ002471	3)	✂--✂			
61.	✂--✂	✂--✂	SRJ002472	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
62.	✂--✂	✂--✂	SRJ005068	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
63.	✂--✂	✂--✂	SRJ004278	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
64.	✂--✂	✂--✂	SRJ002474	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
65.	✂--✂	✂--✂	SRJ002478	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
66.	✂--✂	✂--✂	SRJ005784	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
67.	✂--✂	✂--✂	SRJ004293	1), 3)	✂--✂			
68.	✂--✂	✂--✂	SRJ002480	3)	✂--✂			
69.	✂--✂	✂--✂	SRJ500455	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
70.	✂--✂	✂--✂	SRJ003507	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
71.	✂--✂	✂--✂	SRJ002482	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
72.	✂--✂	✂--✂	SRJ003117	5), 6)	✂--✂			
73.	✂--✂	✂--✂	SRJ002483	1), 3), 5), 6)	✂--✂			

74.	✂--✂	✂--✂	SRJ005033	1), 3)	✂--✂			
75.	✂--✂	✂--✂	SRJ005722	1), 3)	✂--✂			
76.	✂--✂	✂--✂	SRJ500416	4), 5), 6)	✂--✂			
77.	✂--✂	✂--✂	SRJ500472	5)	✂--✂			
78.	✂--✂	✂--✂	SRJ500096	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
79.	✂--✂	✂--✂	SRJ003437	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
80.	✂--✂	✂--✂	SRJ004379	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
81.	✂--✂	✂--✂	SRJ003777	1), 5), 6)	✂--✂			
82.	✂--✂	✂--✂	SRJ004781	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
83.	✂--✂	✂--✂	SRJ002490	1), 3)	✂--✂			
84.	✂--✂	✂--✂	SRJ002491	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
85.	✂--✂	✂--✂	SRJ002492	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
86.	✂--✂	✂--✂	SRJ005814	1), 3)	✂--✂			
87.	✂--✂	✂--✂	SRJ005235	5)	✂--✂			
88.	✂--✂	✂--✂	SRJ005988	5)	✂--✂			
89.	✂--✂	✂--✂	SRJ002503	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			

90.	✂--✂	✂--✂	SRJ002504	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
91.	✂--✂	✂--✂	SRJ003858	3)	✂--✂			
92.	✂--✂	✂--✂	SRJ005696	5)	✂--✂			
93.	✂--✂	✂--✂	SRJ002512	3)	✂--✂			
94.	✂--✂	✂--✂	SRJ003962	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
95.	✂--✂	✂--✂	SRJ002516	1), 3)	✂--✂			
96.	✂--✂	✂--✂	SRJ005846	3)	✂--✂			
97.	✂--✂	✂--✂	SRJ005710	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
98.	✂--✂	✂--✂	SRJ005682	1), 3)	✂--✂			
99.	✂--✂	✂--✂	SRJ500208	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
100.	✂--✂	✂--✂	SRJ005783	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
101.	✂--✂	✂--✂	SRJ005971	5)	✂--✂			
102.	✂--✂	✂--✂	SRJ002526	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
103.	✂--✂	✂--✂	SRJ500418	4), 5), 6)	✂--✂			
104.	✂--✂	✂--✂	SRJ002527	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
105.	✂--✂	✂--✂	SRJ005815	1), 3)	✂--✂			

106.	✂--✂	✂--✂	SRJ002530	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
107.	✂--✂	✂--✂	SRJ005840	2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
108.	✂--✂	✂--✂	SRJ002532	1), 3)	✂--✂			
109.	✂--✂	✂--✂	SRJ005920	1), 2), 4), 5), 6)	✂--✂			
110.	✂--✂	✂--✂	SRJ005368	5)	✂--✂			
111.	✂--✂	✂--✂	SRJ005348	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
112.	✂--✂	✂--✂	SRJ002533	3)	✂--✂			
113.	✂--✂	✂--✂	SRJ005390	5)	✂--✂			
114.	✂--✂	✂--✂	SRJ500419	4), 5), 6)	✂--✂			
115.	✂--✂	✂--✂	SRJ004230	1), 5)	✂--✂			
116.	✂--✂	✂--✂	SRJ005021	1), 3)	✂--✂			
117.	✂--✂	✂--✂	SRJ002538	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
118.	✂--✂	✂--✂	SRJ003147	3)	✂--✂			
119.	✂--✂	✂--✂	SRJ003055	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
120.	✂--✂	✂--✂	SRJ002539	5), 6)	✂--✂			
121.	✂--✂	✂--✂	SRJ006096	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			

122.	✂--✂	✂--✂	SRJ005990	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
123.	✂--✂	✂--✂	SRJ002549	1), 3)	✂--✂			
124.	✂--✂	✂--✂	SRJ002552	1), 3)	✂--✂			
125.	✂--✂	✂--✂	SRJ003789	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
126.	✂--✂	✂--✂	SRJ005781	4), 5), 6)	✂--✂			
127.	✂--✂	✂--✂	SRJ005706	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
128.	✂--✂	✂--✂	SRJ002560	2), 4), 5), 6)	✂--✂			
129.	✂--✂	✂--✂	SRJ006089	3)	✂--✂			
130.	✂--✂	✂--✂	SRJ002561	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
131.	✂--✂	✂--✂	SRJ003502	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
132.	✂--✂	✂--✂	SRJ002566	3)	✂--✂			
133.	✂--✂	✂--✂	SRJ002570	1), 3), 5), 6)	✂--✂			
134.	✂--✂	✂--✂	SRJ002573	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
135.	✂--✂	✂--✂	SRJ005526	1), 3)	✂--✂			
136.	✂--✂	✂--✂	SRJ002576	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
137.	✂--✂	✂--✂	SRJ002578	3)	✂--✂			

138.	✂--✂	✂--✂	SRJ004946	5)	✂--✂			
139.	✂--✂	✂--✂	SRJ002579	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
140.	✂--✂	✂--✂	SRJ006090	3)	✂--✂			
141.	✂--✂	✂--✂	SRJ002581	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
142.	✂--✂	✂--✂	SRJ002582	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
143.	✂--✂	✂--✂	SRJ005019	5)	✂--✂			
144.	✂--✂	✂--✂	SRJ006087	3)	✂--✂			
145.	✂--✂	✂--✂	SRJ005345	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
146.	✂--✂	✂--✂	SRJ002591	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
147.	✂--✂	✂--✂	SRJ500399	1), 2), 4), 5), 6)	✂--✂			
148.	✂--✂	✂--✂	SRJ002599	2), 4), 5), 6)	✂--✂			
149.	✂--✂	✂--✂	SRJ005369	2), 3), 5), 6)	✂--✂			
150.	✂--✂	✂--✂	SRJ005182	1), 2), 3), 5)	✂--✂			
151.	✂--✂	✂--✂	SRJ003540	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
152.	✂--✂	✂--✂	SRJ003150	1), 3)	✂--✂			
153.	✂--✂	✂--✂	SRJ500038	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			

*) -

154.	✂--✂	✂--✂	SRJ004787	1), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
155.	✂--✂	✂--✂	SRJ004275	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂			
156.	✂--✂	✂--✂	SRJ006093	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
157.	✂--✂	✂--✂	SRJ004930	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
158.	✂--✂	✂--✂	SRJ500200	1), 3), 6)	✂--✂			
159.	✂--✂	✂--✂	SRJ005705	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂			
160.	✂--✂	✂--✂	SRJ005172	1), 3)	✂--✂			

Uprawnienia:

- 1) Moduł Planowanie (moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej)
- 2) Moduł Wykres ruchu
- 3) Moduł Autoryzacja (moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej)
- 4) Moduł Plan Wykonania (Jakość)
- 5) Moduł Zestawienia danych (Raportowy)
- 6) Moduł Książka Wydarzeń i Wypadków

ZALĄCZNIK NR 13.2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DOSTĘPU DO APLIKACJI SEPE2

Na podstawie ust. 11 **Załącznika nr 13** Decyzji ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK proszę o dokonanie następujących zmian dostępu do Aplikacji SEPE2:

Lp.	Zakres zmian (*)	Imię	Nazwisko	Login (**)	Uprawnienia (***)	Adres e-mail	Nr telefonu	Obszar działania (jeśli występuje, np. Zakład Spółki)	Lokalizacja (opcjonalnie)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.									
2.									
3.									
4.									
5.									
6.									

*) - Skróć opisu zakresu zmian:

- Z – założenie nowego konta (aktywacja konta)
- U – usunięcie aktywnego konta (dezaktywacja konta)
- M – modyfikacja aktywnego konta (zmiana zakresu uprawnień)

***) - Login wymagany w przypadku zgłoszenia usunięcia lub modyfikacji konta użytkownika

****) - Uprawnienia:

- 1) Moduł Planowanie (moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej)
- 2) Moduł Wykres ruchu
- 3) Moduł Autoryzacja (moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej)
- 4) Moduł Plan Wykonania (Jakość)
- 5) Moduł Zestawienia danych (Raportowy)
- 6) Moduł Książka Wydarzeń i Wypadków

*****) – Adres IP: należy podać publiczne adresy IP, oddzielone przecinkami, z których będą realizowane połączenia do aplikacji

ZAŁĄCZNIK NR 14 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

WZÓR GWARANCJI BANKOWEJ/UBEZPIECZENIOWEJ

GWARANCJA BANKOWA/UBEZPIECZENIOWA

NR

GWARANT:

.....

z siedzibą, przy ul., ..-.....
wpisana do pod numerem
posiadająca numer NIP

BENEFICJENT:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z siedzibą w Warszawie, przy ul. Targowej 74, 03-734 Warszawa,

wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, posiadająca numer NIP 113-23-16-427,

o kapitale zakładowym w wysokości zł w całości wpłaconym,

PRZEWOŹNIK:

.....

z siedzibą, przy ul., ..-.....
wpisana do pod numerem
posiadająca numer NIP

Niniejsza gwarancja (zwana dalej "Gwarancją") została wystawiona na zlecenie
(nazwa podmiotu), w celu zabezpieczenia zobowiązań finansowych Przewoźnika wynikających
z Decyzji ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK o wykorzystanie zdolności przepustowej
do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 z dnia roku, która
została zawarta pomiędzy Przewoźnikiem a Beneficjentem (zwanej dalej „Umową”).

Gwarant zobowiązuje się nieodwołalnie i bezwarunkowo, niezależnie od ważności i skutków prawnych Umowy, do zapłaty na rzecz Beneficjenta, na jego pierwsze żądanie skierowane do Gwaranta, każdej kwoty **do łącznej maksymalnej wysokości** (kwota) zł (słownie:) w tym:

I. w ramach usługi dotyczącej dostępu do infrastruktury kolejowej:

- do kwoty [kwota] zł (słownie: [.....]) - w zakresie zapłaty roszczeń z tytułu zawartej Umowy na żądanie złożone w okresie od dnia [wystawienia Gwarancji lub data] do dnia [.....] włącznie,

II. w ramach usługi dotyczącej Aplikacji SEPE2:

- do kwoty [kwota] zł (słownie: [.....]) - w zakresie zapłaty roszczeń z tytułu zawartej Umowy na żądanie złożone w okresie od dnia [wystawienia Gwarancji lub data] do dnia [.....] włącznie,

Gwarant dokona zapłaty z tytułu Gwarancji na wskazany rachunek bankowy Beneficjenta w terminie 14 dni (słownie: czternastu dni) od dnia doręczenia Gwarantowi pierwszego żądania zapłaty w formie pisemnej lub w formie dokumentu elektronicznego zawierającego oświadczenie Beneficjenta, że żądana kwota jest należna z tytułu Gwarancji ze względu na niewywiązanie się częściowo lub całkowicie z zobowiązań finansowych wynikających z Umowy, w zakresie usług dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej lub usług Aplikacja SEPE2.

Nasza Gwarancja wchodzi w życie z dniem jej wystawienia i pozostaje ważna:

- 1) Dla kwoty, o której mowa pkt I. niniejszej Gwarancji do dnia [.....] włącznie, a jeżeli data ta przypadałaby w dniu, w którym Bank nie prowadzi działalności operacyjnej, Gwarancja jest ważna do następnego dnia roboczego.
- 2) Dla kwoty, o której mowa w pkt II. niniejszej Gwarancji do dnia [.....] włącznie, a jeżeli data ta przypadałaby w dniu, w którym Bank nie prowadzi działalności operacyjnej, Gwarancja jest ważna do następnego dnia roboczego („Termin ważności”).

Pisemne żądanie zapłaty Beneficjenta powinno być podpisane przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta i doręczone Gwarantowi najpóźniej w ostatnim dniu Terminu ważności niniejszej Gwarancji, na adres:

- 1) za pośrednictwem banku prowadzącego rachunek Beneficjenta wraz z potwierdzeniem tego banku, że podpisy złożone na żądaniu zapłaty należą do osób uprawnionych do reprezentowania Beneficjenta, lub
- 2) bezpośrednio wraz z potwierdzeniem przez bank prowadzący rachunek Beneficjenta, że podpisy złożone na żądaniu zapłaty należą do osób uprawnionych do reprezentowania Beneficjenta, lub
- 3) bezpośrednio wraz z dołączonym poświadczeniem notarialnym wzorów podpisów, przy czym żądanie zapłaty musi być podpisane przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta zgodnie z Krajowym Rejestrem Sądowym – lub innym dokumentem, z którego to uprawnienie wynika.

Żądanie zapłaty Beneficjenta w formie elektronicznej powinno być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta zgodnie z Krajowym Rejestrem Sądowym lub innym dokumentem, z którego to uprawnienie wynika i przesłane najpóźniej w ostatnim dniu Terminu ważności niniejszej Gwarancji na adres poczty elektronicznej Gwaranta:

Zobowiązanie Gwaranta wynikające z Gwarancji zmniejsza się o kwotę każdej płatności dokonanej w wyniku realizacji roszczenia z Gwarancji.

Gwarancja wygasa automatycznie i całkowicie w przypadku:

- 1) gdyby żądanie zapłaty i oświadczenie Beneficjenta nie zostały doręczone Gwarantowi w Terminie ważności Gwarancji,
- 2) zwolnienia Gwaranta przez Beneficjenta ze wszystkich zobowiązań przewidzianych w Gwarancji, przed upływem Terminu jej ważności, w formie oświadczenia podpisanego przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta i doręzonego Gwarantowi w sposób przewidziany dla składania żądania zapłaty,
- 3) gdy świadczenia Gwaranta z tytułu niniejszej Gwarancji osiągną kwotę Gwarancji
- 4) zwrócenia Gwarantowi przez Beneficjenta niniejszej Gwarancji w Terminie jej ważności poprzez złożenie oświadczenia podpisanego przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta i doręzonego Gwarantowi w sposób przewidziany dla składania żądania zapłaty.

Gwarant się zgadza, że żadna zmiana lub uzupełnienie lub jakakolwiek modyfikacja warunków Umowy lub usług, które mają zostać wykonane zgodnie z wymienioną powyżej Umową, lub w jakichkolwiek dokumentach stanowiących Umowę, jakie mogą zostać sporządzone między Beneficjentem a Przewoźnikiem, nie zwalnia Gwaranta w żaden sposób z odpowiedzialności wynikającej z niniejszej Gwarancji, z wyłączeniem zmian Umowy skutkujących zwolnieniem Przewoźnika przez Beneficjenta z obowiązków, zabezpieczonych niniejszą gwarancją o czym Gwarant zostanie poinformowany przez Beneficjenta w sposób przewidziany dla składania żądania zapłaty.

Wierzytelności Beneficjenta wynikające z Gwarancji nie mogą być przeniesione na osobę trzecią bez uprzedniej, pisemnej zgody Gwaranta.

Gwarancja poddana jest prawu polskiemu i jurysdykcji sądów polskich.

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

Miejsce, data wystawienia Gwarancji

i podpis/podpisy osób uprawnionych

do reprezentowania Gwaranta

**ZAŁĄCZNIK NR 15 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

**ZASADY PRZEJAZDU PRACOWNIKÓW ZARZĄDCY W CZYNNEJ KABINIE
MASZYNISTY PRZEWOŹNIKA**

1. Jednostki organizacyjne Zarządcy Infrastruktury prześlą Przewoźnikowi na adres email: umowa.pkpplk@intercity.pl imienny wykaz pracowników, dla których Przewoźnik wystawi stałe pozwolenia na wstęp i przejazd pracowników w czynnej kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, w terminie do 14 dni roboczych licząc od otrzymania ww. wykazu. Pozwolenie zostanie wydane maksymalnie na okres obowiązywania Decyzji.
2. Za każde wydane ww. pozwolenie lub duplikat dla pracownika Zarządcy będzie pobierana opłata w wysokości 10 zł netto.
3. Każdorazowy planowany przejazd pracownika Zarządcy w kabinie maszynisty musi być zgłoszony do Dyspozytury Głównej Przewoźnika na adres email: bwd@intercity.pl z wyprzedzeniem co najmniej 12 godz. przed planowanym przejazdem. Powyższe nie dotyczy przejazdu awaryjnego (np. monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego po wypadkach, zdarzeniach kolejowych), który powinien być zgłoszony przed rozpoczęciem przejazdu do Dyspozytora IC telefonicznie na nr 505 554 590.
4. Przejazd ww. Pracowników na podstawie wydanych pozwoleń możliwy jest w celu przeprowadzania i monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni oraz podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej albo bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego.
5. Przed wejściem do kabiny maszynisty pracownik Zarządcy powinien okazać maszyniście pozwolenie, o którym mowa w pkt 1 oraz dokument ze zdjęciem, potwierdzający tożsamość. Następnie pracownik zarządcy powinien wpisać imię i nazwisko, datę oraz cel i odcinek przejazdu do „Książki pokładowej pojazdu trakcyjnego z napędem”.
6. W czynnej kabinie maszynisty lokomotywy mogą przebywać maksymalnie cztery osoby wraz z maszynistą, a w elektrycznym zespole trakcyjnym łącznie trzy osoby.
7. Maszynista ma prawo odmówić pracownikowi Zarządy przejazdu w czynnej kabinie maszynisty np. w przypadku braku zgłoszenia przejazdu, o którym mowa w pkt 3, ograniczonej ilości miejsc spowodowanej planowymi jazdami instruktarzowymi oraz szkoleniami dla stażystów, etc.
8. Pracownik Zarządcy odbywający przejazd w czynnej kabinie maszynisty zobowiązany jest do stosowania zasad wskazanych w Załączniku 10 do Regulaminu. Ponadto pracownik powinien bezwzględnie znać i przestrzegać zasady przebywania w kabinie maszynisty.
9. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie imiennego pozwolenia Zarządca zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu Przewoźnikowi.