

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 13 grudnia 2024 r.

w sprawie ustalenia warunków wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. 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 „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „KM sp. z o.o.” lub „Przewoźnikiem”, z 20 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 21 listopada 2024 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy KM sp. z o.o. 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. ustalám warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu KM sp. z o.o. 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.: ustalám treść § 5 ust. 21 projektu negocjowanej umowy (§ 5 ust. 17a niniejszej decyzji), § 12 ust. 6, 7 i 8 (§ 6 pkt 2 niniejszej decyzji) projektu negocjowanej umowy, Załącznika nr 5 ust. 7, Załącznika nr 6 (Załącznik nr 6.1. niniejszej decyzji) i Załącznika nr 13 oraz nie wyrażám zgody na dodanie Załącznika nr 16 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 o transporcie kolejowym;
- 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;
- 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) **Aplikacja SEPE2** – aplikacja internetowa System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2;

- 6) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 7) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów „Zamawiaj i Jedź”;
- 8) **OIU** – Obiekt Infrastruktury Usługowej;
- 9) **Regulamin OIU** – *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl;
- 10) **Moduł OIU** – moduł służący do rejestrowania manewrów, postoju pojazdów kolejowych i korzystania z OIU, dostępny na stronie internetowej <https://skrj.plk-sa.pl/index>;
- 11) **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);
- 12) **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.;
- 13) **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 dane z Krajowego Rejestru Sądowego, zachowują swoją ważność i są aktualne na 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 powierzał maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony do zapewnienia, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, 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 PLK S.A., będą stosować postanowienia Regulaminu i Regulaminu OIU.
8. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, wyrazi 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. Zarządca uwzględni ograniczenia eksploatacyjne PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. obowiązujące na linii nr 250, dotyczące przejazdu pociągów z przesyłką nadzwyczajną, po zawiadomieniu Zarządcy przez Przewoźnika o otrzymanych z PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. warunkach eksploatacji przewozu po linii nr 250.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu i dla którego wyznaczono postój zgodnie z rozkładem jazdy, ponosi on odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody związane z realizacją przejazdu, w tym osób wsiadających i wysiadających z pociągu.
10. W związku z wykonaniem obowiązku wynikającego z art. 4c ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 711, z późn. zm.) Strony są dużymi przedsiębiorcami w rozumieniu Załącznika nr I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014

z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 26 czerwca 2014 r.).

11. Zobowiązuje się Zarządcę do zapewnienia, że rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte będą w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r., poz. 361, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o podatku od towarów i usług”.
12. Zobowiązuje się Przewoźnika do wyrażenia zgody na przekazywanie przez Zarządcę do PGE Energetyka Kolejowa S.A. raportu zawierającego wykaz odcinków tras zrealizowanych przez pociągi Przewoźnika z uwzględnieniem trakcji elektrycznej. Wykaz za określony miesiąc zawierał będzie poniższe informacje:
 - 1) data realizacji przejazdu;
 - 2) numer pociągu;
 - 3) rodzaj pociągu;
 - 4) odcinek trasy zrealizowany trakcją elektryczną (posterunek od, posterunek do);
 - 5) długość odcinka (km);
 - 6) godzinę odjazdu z początkowej stacji i przyjazdu do końcowej stacji odcinka;
 - 7) seria lokomotywy (planowa i rzeczywista);
 - 8) numer lokomotywy;
 - 9) brutto pociągu (planowe i rzeczywiste).
13. Zobowiązuje się Przewoźnika do uwzględnienia tylko kosztu przejazdu pojazdu drogowego z kierowcą przy wyliczaniu kosztów komunikacji zastępczej, o których mowa w §10.

§ 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, 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 i/lub płatności z nich wynikających, może skutkować brakiem możliwości korzystania przez Przewoźnika z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
7. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia umów, o których mowa w podrozdziale 2.3.9. ust. 3 Regulaminu, Przewoźnik niezwłocznie dokonuje modyfikacji trasy pociągu, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.8.1. Regulaminu w zakresie zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub składa rezygnację z trasy pociągu.
8. Przewoźnik korzysta z infrastruktury kolejowej Zarządcy w celu wykonania manewrów, 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. Inne koszty mogą być zwracane wyłącznie na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.
12. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3.2. Regulaminu.
13. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 3.4.3. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.

§ 5. Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

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

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

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz podmiotów i osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. Zarządca ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów udostępnianej drogi kolejowej.
5. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.
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 Zarządcę, z uwzględnieniem zasad określonych w **Załączniku nr 15**. Niezależnie od posiadania przez Pracownika Zarządcy imiennego zezwolenia, maszynista Przewoźnika może w uzasadnionych przypadkach odmówić pracownikowi Zarządcy umożliwienia przejazdu w kabinie maszynisty. Dodatkowe zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty określone przez Zarządcę oraz wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane ww. zezwolenia zawiera Załącznik 10 do Regulaminu.

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

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

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

11. W skład zespołu, o którym mowa w podrozdziale 6.3.3.2. ust. 5 Regulaminu, wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 1**. Ze strony Przewoźnika upoważnionym do wydawania pełnomocnictw jest Zarząd Przewoźnika, który może upoważnić dyrektora właściwego biura do udzielania dalszych pełnomocnictw (pełnomocnictwo substytucyjne).

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;
- 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, braku 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, oraz dojściach do peronów, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnego, 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 tj.:
 - 1) na peronie będą widoczne śmieci, tj. kosze na peronach będą przepełnione (wypełnione w całości) oraz gdy również poza koszami na powierzchni peronu będą znajdowały się śmieci;
 - 2) ławki, siedziska będą zabrudzone w sposób uniemożliwiający korzystanie z nich;
 - 3) peron nie będzie odśnieżony zgodnie z zapisami § 24 „Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17”, zalegać będzie błoto pośniegowe oraz brak będzie likwidacji śliskości przy użyciu piasku i środków chemicznych, a perony będą pokryte lodem.
- 17a. Na stacjach i przystankach kolejowych wyposażonych w rozwiązania techniczne ułatwiające poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (np. windy, dźwigi pasażerskie lub pochylnie dla wózków), na których pociągi Przewoźnika realizują postoje handlowe, Zarządca jest zobowiązany utrzymywać te rozwiązania w należyтым stanie technicznym, umożliwiającym bezpieczne z nich korzystanie przez podróżnych.

W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu wind, dźwigów pasażerskich lub pochylni dla wózków, uniemożliwiających bezpieczne z nich korzystanie przez podróżnych, polegających na:




- 1) całkowitym braku działania windy lub dźwigu pasażerskiego, tj. braku możliwości uruchomienia i skorzystania z windy lub dźwigu;
- 2) usterce mechanicznej, tj. drzwi windy lub dźwigu nie otwierają się lub nie zamykają, nie działa mechanizm podnoszenia/opuszczania;
- 3) problemach elektronicznych dźwigu lub windy, np. niedziałającego panelu sterowniczego windy, niedziałającego przycisku wywołania windy, niedziałającego lub bez powodu działającego alarmu lub mechanizmu/-ów ochronnych blokujących działanie windy;
- 4) brakach elementów wyposażenia windy lub dźwigu: braku szyb, paneli ochronnych, elementów wyposażenia drzwi wejściowych lub innego wyposażenia uniemożliwiającego bezpieczne korzystanie z windy;
- 5) ekstremalnym zanieczyszczeniu kabiny windy lub dźwigu pasażerskiego mogącym być powodem

dyskomfortu dla pasażerów;

- 6) uszkodzeniu lub ubytkach w nawierzchni pochylni dla wózków, poręczy ułatwiających przemieszczanie się wzdłuż pochylni, zaśnięciu lub oblodzeniu nawierzchni pochylni w sposób zagrażający bezpieczeństwu jej użytkowników.

Przewoźnik powiadamia właściwą terenowo jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6.1**.

18. W przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia obszaru kolejowego (m.in. torów, peronów, infrastruktury pasażerskiej na peronach, międzytorzy lub dróg dojścia do peronów) przez Przewoźnika lub podmioty i osoby, którymi posługuje się Przewoźnik, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika na adres e-mail: sekretariat@mazowieckie.com.pl oraz ¹- @mazowieckie.com.pl i telefonicznie pod nr  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. W uzasadnionych przypadkach na wniosek Przewoźnika jest możliwe wydłużenie terminu na usunięcie nieprawidłowości.

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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112), które powstało w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika lub podmioty i osoby działające na jego rzecz, Przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia 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, 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, niezwłocznie powiadamia się odpowiednio:
 - a) po stronie Zarządcy – poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. Dyspozyturę KM sp. z o.o. pod nr -,
 - 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: telefonicznie na numer tel.: - i na adres

¹ Oznaczenie - pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

e-mail: ~~☒~~--~~☒~~ @mazowieckie.com.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) W zakresie przekazywanych Przewoźnikowi danych, dotyczących:
 - a) specyfikacji wprowadzonych zmian do Regulaminów technicznych stacji oraz informacji o zmianach w Dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (Dodatek 1 i Dodatek 2), Zarządca przekazuje te informacje na adres e-mail: ~~☒~~--~~☒~~ @mazowieckie.com.pl, ~~☒~~--~~☒~~@mazowieckie.com.pl oraz ~~☒~~--~~☒~~@mazowieckie.com.pl;
 - b) informacji zawierających dane do aktualizacji dokumentu do „Opis trasy”, Zarządca przekazuje na adres e-mail: ~~☒~~--~~☒~~@mazowieckie.com.pl.
- 7) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:
 - a) po stronie Zarządcy – PKP PLK S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, e-mail: ius@plk-sa.pl,
 - b) po stronie Przewoźnika – KM sp. z o.o. – Biuro Koordynacji Przewozów, adres: 03 - 802 Warszawa, ul. Lubelska 26, e-mail: ~~☒~~--~~☒~~ mazowieckie.com.pl, ~~☒~~--~~☒~~@mazowieckie.com.pl oraz ~~☒~~--~~☒~~@mazowieckie.com.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 OIU;
 - 4) 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. Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe właściwe dla masy pociągu, kategorii linii kolejowych, trakcji oraz rodzaju wykonywanych przewozów zgodnie z Cennikiem stanowiącym Załącznik 9.1 do Regulaminu.
2. 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 $P_T = P$.

3. 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.
4. 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. 2, w przypadku, gdy zmiana dotyczy całej trasy lub ust. 3, w przypadku gdy zmiana dotyczy części trasy.
5. Za zrealizowany przejazd pociągu, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 lub 3 z uwzględnieniem ust. 3 i pomniejszana o wartość wynikającą z przyznanej ulgi.
6. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 lub 3 z uwzględnieniem ust. 4.
- W przypadku, kiedy realizacja przejazdu pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi wymaga wstrzymania ruchu po sąsiednim torze, Zarządca nalicza opłatę podstawową za korzystanie z obu torów.
7. 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. 2 lub 3 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
8. 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. 2 lub 3 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
9. Zmniejszenia, o których mowa w ust. 7 i 8, 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. 7 i 8 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.

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.

§ 9. Opłaty rezerwacyjne

1. Zarządca, nalicza opłatę rezerwacyjną zgodnie z zapisami w podrozdziale 5.6. Regulaminu.
2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej składana przez Przewoźnika lub aplikanta, jeżeli Przewoźnik przyjął trasy do realizacji, skutkuje naliczeniem Przewoźnikowi opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 5.6. ust. 2 Regulaminu.
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 przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące wynajęcie i przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.

Koszty komunikacji zastępczej, których zwrotu może domagać się Przewoźnik, stanowią różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami wydatkami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie i 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, z celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik może obciążyć jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi wynajęcie i 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 nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: FEnIKS (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: POiŚ (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.
5. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z nieprzewidzianych zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, rozliczenie kosztów realizowane jest w trybie określonym w podrozdziale 6.3.3.2 Regulaminu.

§ 11. Inne opłaty i rozliczenia

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

Do wystawionej dla Przewoźnika faktury Zarządca dołącza następujące załączniki:

- 1) kopię faktury wystawionej przez innego przewoźnika,
- 2) telefonogram/zamówienie określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny,
- 3) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy z pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściągnięcie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego innego Przewoźnika.

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

3. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został użyty do „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika, za wykonaną pracę pojazdu trakcyjnego wraz z drużyną trakcyjną (z uwzględnieniem wymaganego składu drużyny trakcyjnej dla danego rodzaju pojazdu) lub innych pracowników (manewrowego, rewidenta), obciąża Zarządcę fakturą, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika na okres obowiązywania Decyzji,

wynoszącymi:

- 1) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57, EN57AKMw1-3, EN57ALwKM – 1 254 zł netto;
- 2) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego EN71 - 1901 zł netto;
- 3) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego EN76 - 1381 zł netto;
- 4) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego ER75 - 1295 zł netto;
- 5) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego ER160 - 1329 zł netto;
- 6) dla elektrycznego zespołu trakcyjnego 45WE - 1437 zł netto;
- 7) dla lokomotywy elektrycznej EU47 – 2026 zł netto;
- 8) dla lokomotywy elektrycznej 111Eb – 1824 zł netto;
- 9) dla Maszynisty – 108 zł netto;
- 10) dla Manewrowego – 104 zł netto;
- 11) dla Rewidenta taboru – 98 zł netto;

za 1 godz. pracy udostępnianego pojazdu trakcyjnego oraz pracowników niezbędnych do sprowadzenia taboru innego przewoźnika.

Przewoźnik wyznaczając opłatę za użycie pojazdu trakcyjnego, uwzględnia całkowity czas pracy pojazdu (czas pozostawania 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, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
4. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w harmonogramie zamknięć torowych, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszezeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, w tym kosztów komunikacji zastępczej.
5. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, mogą powodować konieczność przejazdu pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr 202.

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

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

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. zawierającą informację o numerze pociągu i terminie realizacji przejazdu pociągu;
 - 2) zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 4**.
6. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:
- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (dotyczy stacji: Warszawa Grochów, Warszawa Ochota Postojowa, Tłuszcz i Sochaczew);

- 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, umożliwia 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.

7. Zwrot innych kosztów Przewoźnika poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, może odbyć się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie wyraźnego, zgodnego porozumienia 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.

Zwrot innych kosztów Przewoźnika może obejmować:

- 1) refakturowanie 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) honorowanie biletów Przewoźnika, na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, wówczas kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza;
- 3) koszty użycia lokomotywy spalinowej dla przeciągania składów pociągów jako trakcji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej;
- 4) koszty obsługi mobilnych informatorów;
- 5) koszty wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;
- 6) koszty obsługi rewidenckiej, które są skutkiem powstania nowych dodatkowych stacji postojowych przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 7) koszty obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 8) dodatkowe koszty związane z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru;
- 9) dodatkowe koszty paliwa lub energii trakcyjnej wynikające z realizacji przejazdów pociągów Przewoźnika, prowadzonych drogą okrężną, będącą skutkiem braku możliwości przejazdu pociągów z punktu utrzymania taboru Przewoźnika do stacji uruchomienia pociągu najkrótszą trasą.

W ramach uzgodnień, Przewoźnik zobowiązany jest określić przewidywaną wysokość kwoty podlegającej rozliczeniom.

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

8. 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 każdego kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.

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

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.

9. Opłaty za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2, wyznaczone są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 13**.
10. 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**;
 - 2a) utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych zawarte są w **Załączniku nr 6.1**;
 - 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. 35 **Załącznika nr 13**.
11. 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.
12. W przypadku, gdy wartość wypłaconych przez Zarządcę Przewoźnikowi rekompensat, o których mowa w ust. 13, 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*, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań z winy Zarządcy, w części niepokrytej przez rekompensaty, według zasad określonych w **Załączniku nr 12**.
13. Ustala się, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Decyzji z innych przyczyn, niż zastrzeżona z tytułu kar umownych rozstrzygana jest w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań, z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Decyzji oraz Regulaminu.

14. Zapłata kar nie pozbawi Stron prawa do dochodzenia odszkodowania – w granicach określonych przepisami Kodeksu cywilnego – przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych.

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

1. Zarządca prowadzi w 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: sk--sk@mazowieckie.com.pl i sk--sk@mazowieckie.com.pl najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, 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 rok od dnia zdarzenia – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.

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

1. Zarządca wystawia faktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą o podatku od towarów i usług 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: e-faktury@mazowieckie.com.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, 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 na dzień uznany ustawowo za wolny od pracy lub w sobotę, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem ustawowo wolnym od pracy ani sobotą.

5. Ustala się, 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 o podatku od towarów i usług.
6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury/noty in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: 71 1130 1017 0020 0972 8020 0001 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, z zachowaniem 21-dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku, gdy termin płatności przypada na dzień uznany ustawowo za wolny od pracy lub w sobotę, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem ustawowo wolnym od pracy ani sobotą.
8. Wystawione faktury Przewoźnik przekazuje za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: efaktura@plk-sa.pl, zgodnie z podpisaną przez Zarządcę „Zgodą na otrzymywanie efaktury”, która reguluje zasady przepływu dokumentów faktur, faktur korygujących oraz duplikatów faktur wysyłanych za pośrednictwem poczty elektronicznej.
9. 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.
10. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
11. Fakturę/notę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
12. 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.
13. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej Strony, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
14. 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.
15. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących Zarządcy z tytułu zawartej Decyzji, bez uzyskania jego uprzedniej pisemnej zgody.

§ 14.



§ 15. Poufność informacji

1. Postanowienia Decyzji mają charakter jawny i nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1233) oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 902) żadnej ze Stron.
2. Strony zobowiązane są do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
3. Strony zobowiązane są do przestrzegania przy wykonywaniu Decyzji wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.

4. Strony zobowiązane są do niewykorzystywania informacji, o których mowa w ust. 2, uzyskanych od drugiej Strony w celach innych niż określone w Decyzji.
5. Obowiązek określony w ust. 2 i ust. 4 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
6. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, które:
 - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Decyzji;
 - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej 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.
7. Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
8. Strony zobowiązane są do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania, 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 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.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika 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.
10. Strony ponoszą odpowiedzialność za osoby, które w ich imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 2, powziętych w związku z realizacją Decyzji.
11. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
12. Obowiązek określony w ust. 2 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”, informują Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Przewoźnika jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 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 “Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie pod adresem: 03- 802 Warszawa, ul. Lubelska 26;
 - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: iod@mazowieckie.com.pl, udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Przewoźnika;
 - 5) dane osobowe będą przetwarzane w celu:

- a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Decyzji;
- b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
- c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);
- 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 podczas podpisania Decyzji oraz na etapie realizacji Decyzji, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
 3. Strony zobowiązane są, powołując się na art. 14 RODO, wykonać obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Stronę jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponować będzie druga Strona.
 4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane podczas wydawania Decyzji oraz na etapie realizacji Decyzji wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

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

1. Zarządca udostępnia na stronie internetowej PKP PLK 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 PLK S.A. pod linkiem https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki_obowiazek_informacyjny_wobec_osob_uczestniczacych_w_nagrywanej_rozmowie_telefonicznej_w_ramach_laczności_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 zobowiązać ww. osoby do zapoznania się z jego treścią.

§ 19. Obowiązek informacyjny realizowany przez Przewoźnika wobec osób uczestniczących ze strony Zarządcy w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności dyspozytorskiej

1. Przewoźnik udostępnia w siedzibie spółki oraz na stronie internetowej „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. pod linkiem <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/klauzule-informacyjne-w-zakresie-bezpieczenstwa-informacji> klauzulę informacyjną wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.
2. Zobowiązuje się Zarządcę do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Zarządcy 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.

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

1. Przewoźnik udostępnia w siedzibie spółki oraz na stronie internetowej „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. pod linkiem <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/klauzule-informacyjne-w-zakresie-bezpieczenstwa-informacji> klauzulę informacyjną wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej.
2. Zobowiązuje się Zarządcę do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Zarządcy w nagrywanych rozmowach telefonicznych w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej, o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz zobowiązać ww. osoby do zapoznania się z jego treścią.

§ 21. Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r.
2. Strony zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych oraz numerów rachunków bankowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.
Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany Decyzji i obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę zawiadomienia drugiej Stronie.
3. Korespondencja pocztowa wysłana na adres, wskazany w nagłówku Decyzji, inny adres wskazany przez Przewoźnika w trybie § 6 pkt 7 lub inny adres ujawniony w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego 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 ~~zł netto~~ (słownie: ~~zł netto~~), ~~zł brutto~~ (słownie: ~~zł brutto~~).
5. Zmiana szacowanej wartości ww. zobowiązań, wynikających z Decyzji, nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej lub formy elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
6. Z zastrzeżeniem części G **Załącznika nr 13**, 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 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, zobowiązuje się Zarządcę do poinformowania Prezesa UTK o aktualnym stanie zadłużenia.

7. Przewoźnik nie może bez zgody Zarządcy wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przenieść wierzytelności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
8. 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.
9. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
10. Spory dotyczące Decyzji, Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
11. 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.
12. Strony potwierdzają, 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 794, z późn. zm.).
13. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:

- 1) **Załącznik nr 1** – Wzór upoważnienia do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie;
- 2) **Załącznik nr 2** – Przekazywanie informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu;
- 3) **Załącznik nr 3** – Wzór „Zestawienia pociągów odwołanych/ kursujących drogą okrężną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (p.o.), za które została wprowadzona komunikacja zastępcza organizowana przez Przewoźnika w związku z robotami na linii nr ... za okres rozliczeniowy od ... do ...”;
- 4) **Załącznik nr 3.1** – Wzór „Porozumienie w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 7”;
- 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 nier refundowaniu 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 6.1** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób

- z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych;
- 11) **Załącznik nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 12) **Załącznik nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 13) **Załącznik nr 8** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 14) **Załącznik nr 8.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 15) **Załącznik nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 16) **Załącznik nr 9.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 17) **Załącznik nr 10** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
 - 18) **Załącznik nr 11** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
 - 19) **Załącznik nr 12** – Zasady występowania do Zarządcy o zwrot wypłaconych pasażerom odszkodowań za bilety kolejowe z tytułu opóźnień pociągów;
 - 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 13.3** – Specyfikacja Interfejsu RJ-SEPE;
 - 24) **Załącznik nr 14** – Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej;
 - 25) **Załącznik nr 15** – Zasady wstępu i wydawania zezwoleń na wstęp do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego z napędem eksploatowanego przez Przewoźnika dla pracowników Zarządcy na rozkład jazdy 2024/2025.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

KM sp. z o.o. wnioskiem z 20 listopada 2024 r., nr MKP.543.43.4.2024 (data doręczenia do UTK: 21 listopada 2024 r.), zwanym dalej również „Wnioskiem”, wniosła o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025, zastępującej umowę pomiędzy KM sp. o.o. i PKP PLK S.A.

Prezes UTK pismem z 22 listopada 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.6.2024.2.MGG zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek KM sp. z o.o. postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy KM sp. z o.o. 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 dołączono następujące dokumenty:

- 1) wniosek KM sp. z o.o. z 20 listopada 2024 r., znak: MKP.543.43.4.2024;
- 2) projekt umowy Nr 60/012/0175/24 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025;
- 3) *Protokół rozbieżności warunków Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 pomiędzy „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
- 4) licencję KM sp. z o.o. nr WPO/084/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób;

- 5) certyfikat bezpieczeństwa KM sp. z o.o. – część A, nr identyfikacyjny UE: PL1120200034;
- 6) certyfikat bezpieczeństwa KM sp. z o.o. – część B, nr identyfikacyjny UE: PL1220200043;
- 7) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla KM sp. z o.o., nr KRS 0000222735, aktualny na dzień 20 listopada 2024 r.;
- 8) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK S.A., nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 22 listopada 2024 r.;
- 9) autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A. nr PL2120210000.

W ww. piśmie z 22 listopada 2024 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK S.A. do ustosunkowania się do 29 listopada 2024 r. do Wniosku oraz, na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a., wezwał Strony do uczestnictwa w zaplanowanej na 2 grudnia 2024 r. rozprawie administracyjnej w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 27 listopada 2024 r., znak: MKPg.543.43.6.2024 (data wpływu do UTK: 29 listopada 2024 r.), KM sp. z o.o., w nawiązaniu do pisma Prezesa UTK znak: DRR-WRRR.712.6.2024.2.MGG z 22 listopada 2024 r., poinformowała, że postanowienia negocjowanej umowy nr 60/012/0167/23 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 mają charakter jawny i nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Jednocześnie spółka wniosła o: *anonimizację danych osobowych oraz danych kontaktowych, zawartych w umowie (decyzji), w szczególności pierwszej części adresów e-mail, zawierającej imię albo inicjał imienia i nazwisko osób wyznaczonych do kontaktu przez Przewoźnika albo Zarządcę (§ 6 pkt 6 lit. a, § 6 pkt 7 lit. b, § 10 ust. 3, § 12 ust. 3, Załącznik nr 4, Załącznik nr 6 ust. 5, Załącznik nr 9 ust. 2, Załącznik nr 11 ust. 4, Załącznik nr 13 ust. 13, Załącznik nr 13 ust. 22, Załącznik nr 15 ust. 9 oraz Załącznik nr 13.1 – wykaz użytkowników Aplikacji SEPE2).*

Ponadto KM sp. z o.o. 29 listopada 2024 r. przedłożyła Prezesowi UTK dowód uiszczenia opłaty skarbowej od wydania niniejszej Decyzji tj. potwierdzenie wykonania przelewu 29 listopada 2024 r., wygenerowane z systemu bankowości elektronicznej.

PKP PLK S.A., pismem z 29 listopada 2024 r., nr IUS1.7010.84.2024.MM.20 (data wpływu do UTK: 29 listopada 2024 r.), przedstawiła swoje stanowisko dotyczące rozbieżności wskazanych przez KM sp. z o.o. w projekcie umowy nr 60/012/0175/24 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – nie wyrażając zgody na żadną z zaproponowanych przez Przewoźnika zmian ww. projekcie. Do ww. pisma PKP PLK S.A. dołączyła projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025.

Następnie 2 grudnia 2024 r. odbyła się rozprawa administracyjna w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym KM sp. z o.o. 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 na niej swoje stanowiska i oświadczyły, że podtrzymują zgłaszane rozbieżności.

PKP PLK S.A., pismem z 2 grudnia 2024 r. znak: IUS1.7010.84.2024.MM.21 (data wpływu do UTK: 2 grudnia 2024 r.), uzupełniła Wniosek poprzez następującą propozycję zmiany brzmienia Załącznika nr 13 w ust. 2 pkt 6:

- *6) Moduł Książka Wydarzeń i Wypadków – umożliwiający Przewoźnikowi dostęp do bieżących informacji dotyczących trudności eksploatacyjnych występujących na sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę. W ramach dostępu do modułu widoczne są wszystkie bieżące wydarzenia trwające oraz po ich zakończeniu przez okres 72 godzin. Po tym terminie pozostają widoczne dla Przewoźnika wydarzenia zarejestrowane z winy Przewoźnika oraz z przyczyn zewnętrznych i wtórnych (które są niezależne od Zarządcy i innych przewoźników).*

W stosunku do reszty spornych zapisów, PKP PLK S.A. w ww. piśmie podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko.

Pismem z 3 grudnia 2024 r., data wpływu do UTK: 5 grudnia 2024 r., znak: MKPf.543.43.11.2024, KM sp. z o.o. poinformowała o akceptacji przedstawionej przez PKP PLK S.A. propozycji zmiany brzmienia Załącznika nr 13 ust. 2 pkt 6, proponując jednocześnie poprawki redakcyjne w tekście.

Prezes UTK, pismem z 9 grudnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.6.2024.10.MGG, 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 3 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 22 listopada 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.6.2024.2.MGG, dołączono:

- 1) pismo KM sp. z o.o. z 27 listopada 2024 r. znak: MKPg.543.43.6.2024;
- 2) pismo PKP PLK S.A. z 29 listopada 2024 r., nr IUS1.7010.84.2024.MM.20;

- 3) pismo PKP PLK S.A. z 2 grudnia 2024 r. znak: IUS1.7010.84.2024.MM.21;
- 4) pismo KM sp. z o.o. z 3 grudnia, znak: MKPf.543.43.11.2024;
- 5) Regulamin sieci 2023/2024 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 857/2022 Zarządu PKP PLK z 7 listopada 2022 r.;
- 6) Regulamin sieci 2024/2025 przyjęty do stosowania uchwałą Nr 863/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 października 2023 r.

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

W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:

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

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

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez nadzór nad zawieraniem umów o wykorzystanie zdolności przepustowej. 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, KM sp. z o.o. wystąpiła pismem z 20 listopada 2024 r. (data wpływu do UTK: 21 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 KM sp. z o.o. zmianami.

Przewoźnik wskazał, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności w zakresie zapisów:

1. § 5 ust. 21,
2. § 12 ust. 6,7 i 8,
3. Załącznika nr 5 ust. 7,
4. Załącznika nr 6 ust. 1, 4, 5, 6
5. Załącznika nr 16,

do projektu negocjowanej umowy, na które Zarządca nie wyraził zgody.

Strony w trakcie Rozprawy nie porozumiały się w zakresie zgłaszanych rozbieżności.

Po przeprowadzonej Rozprawie PKP PLK S.A. zgłosiła propozycję zmiany brzmienia **Załącznika nr 13 w ust. 2 pkt 6** projektu negocjowanej umowy.

Stosownie do art. 30d ust. 3 Ustawy, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia. Niniejsza Decyzja powinna wobec tego rozstrzygać kwestie, co do których strony nie doszły do porozumienia oraz zawierać postanowienia, które nie były sporne, ponieważ zgodnie z art. 30d ust. 3 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.

§ 5 ust. 21 i Załącznik nr 6 projektu negocjowanej umowy uregulowane w § 5 ust. 17a i Załączniku nr 6.1 do Decyzji

Stanowisko KM sp. z o.o.:

KM sp. z o.o. wnioskuje o zmianę treści § 5 projektu negocjowanej umowy i Załącznika nr 6 i Decyzji w następującym zakresie:

1. dodanie nowego ust. 21 w §5, oraz
2. modyfikację Załącznika nr 6 poprzez uzupełnienie o:

- w ust. 1 – zapisy dające możliwość dochodzenia od Zarządcy kar umownych również z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych;
- ust. 4 – waloryzację stawek kar umownych, wymienionych w pkt. 1 – 3 oraz dodanie pkt 4 zawierającego nową stawkę;
- ust. 5 – zapisy uzależniające zaprzestanie naliczania kar umownych przez Przewoźnika od potwierdzenia usunięcia nieprawidłowości przez Zarządcę;
- ust. 6 – doprecyzowanie sposobu liczenia terminu na poinformowanie Przewoźnika o niepotwierdzeniu nieprawidłowości.

Przewoźnik wnioskuje o dodanie w § 5 ust. 21 katalogu uchybień związanych z utrzymaniem rozwiązań technicznych, ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (np. wind, dźwigów pasażerskich lub pochylni dla wózków) oraz wprowadzenie kar w przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 3 dni od zgłoszenia (z wykorzystaniem uzupełnionego Załącznika nr 6, o czym będzie mowa w dalszej części Decyzji).

Powyższą zmianę spółka KM sp. z o.o. uzasadnia stale rosnącą liczbą przewożonych podróżnych o ograniczonej możliwości poruszania się (rok do roku liczba przewożonych podróżnych z niepełnosprawnościami wzrasta o ok. 500 osób, w 2024 r. z przejazdu pociągami Spółki KM sp. z o.o. skorzystało już 2026 osób z niepełnosprawnościami) oraz spostrzeżeniami dotyczącymi usterek w utrzymaniu przez PKP PLK S.A. rozwiązań technicznych, które powinny ułatwić poruszanie się osób z niepełnosprawnościami na stacjach i przystankach osobowych, a które, zdaniem Przewoźnika, pozostają bez nadzoru i w wielu przypadkach są niesprawne przez kilka miesięcy. Przewoźnik podkreślił, że również ponosi koszty dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych, tym samym dbając o sprawne działanie całego systemu obsługi osób niepełnosprawnych.

Natomiast odnośnie opisanej wyżej modyfikacji Załącznika nr 6, oprócz mechanizmu nakładania kar za nieprawidłowe utrzymanie urządzeń do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w opinii Przewoźnika aktualizacja określonych w ust. 4 stawek służących do ustalania wartości kar umownych oraz dodanie punktu nr 4) ma na celu uregulowanie możliwych do zastosowania konsekwencji długotrwałych opóźnień w usuwaniu zgłaszanych przez KM sp. z o.o. do PKP PLK S.A. nieprawidłowości w utrzymaniu infrastruktury, przekraczających 21 dni od daty przekazania pisemnego zgłoszenia reklamacyjnego do terenowej jednostki organizacyjnej Zarządcy.

Jak wskazała we Wniosku KM sp. z o.o., propozycja dodatkowej klauzuli, regulującej możliwość naliczania kar umownych za długotrwałe opóźnienia w usuwaniu przez Zarządcę nieprawidłowości w utrzymaniu infrastruktury, została wprowadzona w związku z koniecznością przeciwdziałania nadmiernym opóźnieniom reagowania przez Zarządcę na stwierdzane i zgłaszane przez maszynistów, maszynistów instruktorów, kontrolerów eksploatacyjno-technicznych oraz kontrolerów handlowo-przewozowych uchybień w utrzymaniu infrastruktury, w tym opóźnieniom w przekazywaniu przez terenowe jednostki organizacyjne Zarządcy stanowisk zwrotnych informujących o usunięciu nieprawidłowości, zgłoszonych reklamacyjnie przez pracowników Przewoźnika, zgodnie z procedurą opisaną w Załączniku nr 6.

KM sp. z o.o., uzasadniając stanowisko, powołała się na swoje obserwacje w toku realizacji rozkładu jazdy pociągów 2023/2024, z których wynika, że *czas rozpatrywania i reagowania jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. na otrzymane zgłoszenia reklamacyjne wynosi od trzech dni do nawet kilku tygodni. Tymczasem wg proponowanych przez PKP PLK postanowień ust. 4 pkt 3) załącznika nr 6 do umowy, za usunięcie nieprawidłowości w terminie przekraczającym 14 dni liczonych od dnia otrzymania zgłoszenia reklamacyjnego przez jednostkę organizacyjną Zarządcy, Spółce KM przysługiwałoby prawo do naliczenia jednorazowej kary umownej wynoszącej 500,00 zł. Tym samym opóźnienie usunięcia nieprawidłowości w utrzymaniu infrastruktury o 15 i więcej dni pozostawałoby bez jakichkolwiek następstw dla Zarządcy.*

W trakcie Rozprawy Przewoźnik podtrzymał Wniosek w opisanym wyżej zakresie.

KM sp. z o.o. wskazała, że w bieżącym roku (od 1 stycznia do 31 października) na 88 lokalizacji posiadających infrastrukturę przystosowaną do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności, spółka dokonała 13 zgłoszeń o usterek urządzeń, z których 12 należało do PKP PLK S.A.

Ponadto, KM sp. z o.o. potwierdziła zasadność dopisania standardów utrzymania m.in. wind do Załącznika nr 6, który zawiera postanowienia określające kary dla Zarządcy, dotyczące złego stanu infrastruktury kolejowej. Zdaniem Przewoźnika w Załączniku nr 6 powinny znaleźć się również kary dot. złego stanu infrastruktury przeznaczonej do wspierania poruszania się osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności.

Odnośnie postulatu waloryzacji kar Przewoźnik wyjaśnił, że jest on efektem 3-letniego stosowania tych samych stawek oraz ma stanowić zwrot kosztów związanych z administrowaniem zgłoszeniami i weryfikacją stanu infrastruktury. Przewoźnik stwierdził też, że jedną z przyczyn postulowania podniesienia kar jest m.in. opieszałość Zarządcy

w rozpatrywaniu zgłoszeń dot. usterek na infrastrukturze. Jako przykład obrazujący istniejącą sytuację KM sp. z o.o. wskazała sprawę zgłoszenia usterki, na której rozpatrzenie Przewoźnik oczekiwał ponad miesiąc, po czym okazało się, że usterka została usunięta, ale Przewoźnik nie otrzymał informacji zwrotnej. KM sp. z o.o. podkreśliła, że wg obecnej konstrukcji zapisów umowy, po 14 dniach zgłoszenie w praktyce musiałyby zostać ponowione, ponieważ po tym okresie kończy się możliwość nakładania kar.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

W opinii Zarządcy, przedstawionej w piśmie z 29 listopada 2024 r., nr IUS1.7010.84.2024.MM.20, przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności art. 29, art. 29a, 30d i załącznik nr 2, potwierdzają brak zasadności wnioskowanej przez Przewoźnika zmiany.

Jak wskazuje PKP PLK S.A., z art. 29 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że w zakresie przydzielenia zdolności przepustowej nie zawierają się kwestie rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami na stacjach i przystankach osobowych, a zatem proponowana zmiana nie wpisuje się w przedmiot umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej przewidziany w ustawie o transporcie kolejowym.

Z kolei zgodnie z art. 29a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnicy są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania, a także minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy. Ww. przepis nie zawiera kwestii rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami na stacjach i przystankach osobowych.

Dodatkowo, zdaniem Zarządcy, w myśl art. 30d ustawy o transporcie kolejowym, decyzja Prezesa UTK jest wydawana w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, a więc w jednoznacznie ustawowo zawężonej materii. Budowa, utrzymanie i eksploatacja przedmiotowych urządzeń są działaniami, mającymi na celu zapewnienie dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej. Udostępnienie tych urządzeń jest usługą świadczoną przez PKP PLK S.A. na rzecz pasażerów i innych osób korzystających z infrastruktury pasażerskiej, a nie usługą świadczoną na rzecz Przewoźnika. Koszty ich utrzymania i eksploatacji są kosztami niekwalifikowanymi związanymi z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Ponadto, zgodnie z informacją przedstawioną przez Zarządcę, do zapewnienia dostępności peronów zobowiązuje go *Umowa na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania remontów”*, zawarta z Ministrem Infrastruktury, który jest jedynym organem uprawnionym do stosowania sankcji w przypadku niewłaściwego realizowania zapisów Umowy.

W trakcie Rozprawy PKP PLK S.A. podtrzymała swoje stanowisko.

W pierwszej kolejności Zarządca odniósł się do zarzutów Przewoźnika co do rzekomego nieusunięcia usterek dotyczących utrzymania infrastruktury w odpowiednim czasie. Według Zarządcy, usterki zostały usunięte w odpowiednim czasie, problem polegał natomiast na powiadomieniu zwrotnym Przewoźnika.

PKP PLK S.A. podkreśliła, że sprawność urządzeń technicznych do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się jest dla spółki, obok punktualności, sprawą priorytetową. Do Zarządu Spółki raportowane codziennie są dwie najważniejsze rzeczy: punktualność i stan urządzeń dźwięgowych. Zarządca zapewnia dostępność do urządzeń technicznych dla niepełnosprawnych, jednak są one narażone na uszkodzenia, m.in. ze względu na akty wandalizmu. Zarządca podkreślił także wiek niektórych tego rodzaju urządzeń (część z nich ma już kilkanaście lat) oraz fakt, że ich utrzymanie może być utrudnione m.in. ze względu na ograniczoną dostępność części zamiennych. Wg firm serwisujących czasem nie ma możliwości naprawy danego urządzenia, co powoduje konieczność zgłoszenia lokalizacji do programu inwestycyjnego, a to z kolei powoduje brak możliwości użytkowania danego urządzenia przez dłuższy czas.

W trakcie Rozprawy PKP PLK S.A. wyjaśniła, że dokonywane są przeglądy infrastruktury pasażerskiej, ale ich częstotliwość zależy od rangi danej lokalizacji (premium – 7 razy w tygodniu, ważne stacje – 3 razy, małe stacje – raz). W ramach działalności Zarządcy funkcjonują audytorzy, którzy dokonują m.in. sprawdzenia urządzeń ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami oraz informacji o alternatywnych drogach dojścia. Każdorazowo, gdy zgłaszany jest przejazd pasażera z niepełnosprawnością, urządzenia są sprawdzane, a w sytuacji, gdy urządzenie nie działa, na portalu pasażera pojawia się stosowna informacja. Ponadto, istnieje aplikacja na urządzenia mobilne „Sprawny Peron”, gdzie każdy może zgłosić usterkę urządzenia, a takie zgłoszenie automatycznie trafia do odpowiedniego zakładu linii PKP PLK S.A. Zarządca podkreślił, że przewiezienie osoby z niepełnosprawnością wymaga nie tylko sprawnej infrastruktury peronu, ale też rampy znajdującej się w taborze kolejowym, co wymaga działań organizacyjnych po stronie Przewoźnika (blokowanie peronów powoduje opóźnienia).

Odnosnie 3-dniowego terminu na usunięcie nieprawidłowości przez Zarządcę, PKP PLK S.A. stwierdziła, że jest to termin niemożliwy do dotrzymania. Oczekiwany przez Zarządcę terminem na usunięcie usterek

przez podmioty zewnętrzne jest 7 dni. PKP PLK S.A. zwróciła również uwagę, że czynnikiem determinującym czas potrzebny na usunięcie nieprawidłowości jest specyfika niektórych lokalizacji, która powoduje brak chęci podpisania przez firmę serwisującą umowy zakładającej dotrzymywanie określonych przez Zarządcę terminów. Jednocześnie Zarządca poinformował, że w umowie z Ministerstwem Infrastruktury został określony wskaźnik, który zobowiązuje do utrzymania sprawności urządzeń na określonym, wysokim poziomie. Podkreślono również, że część zgłoszeń wynika z niewłaściwego użytkowania platform przez pasażera.

Co do modyfikacji Załącznika nr 6, PKP PLK S.A. w trakcie Rozprawy jednoznacznie stwierdziła, że jest przeciwna łączeniu w jednym załączniku kwestii międzytorzy i bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów z kwestiami dotyczącymi utrzymania wind, ponieważ jest to szczególnie rodzaj urządzeń, niezwiązany z ruchem pociągów i wykorzystaniem zdolności przepustowej.

Ponadto, Zarządca sprzeciwił się waloryzacji stawek kar umownych, uzasadniając powyższe ekonomią transportu kolejowego oraz wskazał, że na przestrzeni całej umowy nie dokonano zwiększenia stawek kar w żadną ze stron (również tych nakładanych na Przewoźnika). W jego opinii, kara umowna nie ma na celu zwrócenia szkody poniesionej przez podmiot, ponadto nie zawsze dochodzi do realnej szkody z powodu usterki. Zdaniem Zarządcy temat ewentualnych kar za nieprawidłowe utrzymywanie urządzeń do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się należy omówić na Radzie Przewoźników.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Odnosnie dodania w § 5 nowego ust. 21, Prezes UTK co do zasady przychylił się do wniosku KM sp. z o.o., dokonując jednakże w brzmieniu ujętym w projekcie umowy wskazanych niżej zmian:

- usunięcia w akapicie drugim, zawierającym katalog uchybień w utrzymaniu wind, dźwigów pasażerskich lub pochylni dla wózków, wyrażenia „w szczególności”, tym samym zamknięcie katalogu nieprawidłowości wymienionych w pkt 1 – 6;
- zmiany zaproponowanego przez Przewoźnika brzmienia ostatniego akapitu, określającego termin, po upływie którego zostanie naliczona kara umowna, tj. 7 dni zamiast wnioskowanych przez KM sp. z o.o. 3 dni;
- zmiany porządkującej tj. umieszczenie zapisów regulujących kwestię nieprawidłowości dot. działania urządzeń technicznych ułatwiających poruszanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej możliwości poruszania się, zamiast w proponowanym przez Przewoźnika § 5 ust. 21, w nowym § 5 ust. 17a w następującym brzmieniu:

17a. Na stacjach i przystankach kolejowych wyposażonych w rozwiązania techniczne ułatwiające poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (np. windy, dźwigi pasażerskie lub pochylnie dla wózków), na których pociągi Przewoźnika realizują postoje handlowe, Zarządca jest zobowiązany utrzymywać te rozwiązania w należytym stanie technicznym, umożliwiającym bezpieczne z nich korzystanie przez podróżnych.

W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu wind, dźwigów pasażerskich lub pochylni dla wózków, uniemożliwiających bezpieczne z nich korzystanie przez podróżnych, polegających na:

- 1) całkowitym braku działania windy lub dźwigu pasażerskiego, tj. braku możliwości uruchomienia i skorzystania z windy lub dźwigu;*
- 2) usterce mechanicznej, tj. drzwi windy lub dźwigu nie otwierają się lub nie zamykają, nie działa mechanizm podnoszenia/opuszczania;*
- 3) problemach elektronicznych dźwigu lub windy, np. niedziałającego panelu sterowniczego windy, niedziałającego przycisku wywołania windy, niedziałającego lub bez powodu działającego alarmu lub mechanizmu/ów ochronnych blokujących działanie windy;*
- 4) brakach elementów wyposażenia windy lub dźwigu: braku szyb, paneli ochronnych, elementów wyposażenia drzwi wejściowych lub innego wyposażenia uniemożliwiającego bezpieczne korzystanie z windy;*
- 5) ekstremalnym zanieczyszczeniu kabiny windy lub dźwigu pasażerskiego mogącym być powodem dyskomfortu dla pasażerów;*
- 6) uszkodzeniu lub ubytkach w nawierzchni pochylni dla wózków, poręczy ułatwiających przemieszczanie się wzdłuż pochylni, zaśnieżeniu lub oblodzeniu nawierzchni pochylni w sposób zagrażający bezpieczeństwu jej użytkowników.*

Przewoźnik powiadamia właściwą terenowo jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w Załączniku nr 6.1.

Podejmując ww. rozstrzygnięcie Prezes UTK kierował się poniższymi okolicznościami.

Z wystąpienia KM sp. z o.o. wynika, że propozycja nie ma charakteru abstrakcyjnego, gdyż jest efektem bieżących doświadczeń Przewoźnika związanych z przypadkami nadmiernych opóźnień w reagowaniu przez PKP PLK S.A. na stwierdzane i zgłaszane przez przedstawicieli przewoźnika uchybienia w utrzymaniu urządzeń wspomagających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i ograniczonej możliwości poruszania się na infrastrukturze stacyjnej PKP PLK S.A.

Dostępność do urządzeń technicznych dla osób z niepełnosprawnościami jest niezwykle istotna, a likwidacja związanych z tym barier powinna być sprawą priorytetową dla podmiotów zarządzających tego rodzaju infrastrukturą. Zapewnienie maksymalnej dostępności przestrzeni publicznych, a zatem i obszarów dworców, stacji kolejowych czy peronów, daje osobie z niepełnosprawnością, a także każdej osobie o ograniczonej możliwości poruszania się, możliwość samodzielnego z nich korzystania. Gwarancją zapewnienia takiej dostępności jest sprawność ww. urządzeń technicznych i szybkie usuwanie awarii i usterek.

Dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej mobilności jest dla Prezesa UTK kwestią bardzo istotną, o czym świadczy działający przy Prezesie UTK *Zespół zadaniowy ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się*, w skład którego wchodzi przedstawiciele wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych. O zaangażowaniu UTK w tematykę poprawy dostępności świadczy także udział w pracach nad projektem ustawy o zapewnianiu dostępności czy też w pracach Rady Dostępności przy Ministrze Funduszy i Polityki Regionalnej.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku KM sp. z o.o. dot. zmiany §5, polegającej na dodaniu nowego ustępu 17a, w brzmieniu zmienionym w porównaniu do Wniosku w opisany niżej sposób.

I tak, wykreślenie wyrażenia „w szczególności” z proponowanego w projekcie negocjowanej umowy § 5 ust. 21 akapit drugi, zamyka katalog uchybień w zakresie utrzymania wind, dźwigów pasażerskich lub pochylni dla wózków. Tym samym usuwa ewentualne wątpliwości co do zakwalifikowania danej usterki/awarii jako stanowiącej nieprawidłowość i rodzącej po stronie Zarządcy obowiązek jej usunięcia.

Odnosnie terminu dotyczącego naliczenia kary umownej, Prezes UTK zmienił termin, w jakim Przewoźnik będzie uprawniony do naliczenia kary umownej – z 3 do 7 dni, pozostawiając obowiązek niezwłocznego podjęcia przez Zarządcę działań mających na celu usunięcie usterek. Prezes UTK stoi na stanowisku, że wszelkie usterki urządzeń zapewniających dostęp dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się powinny być usuwane możliwie szybko. Wysoka dostępność transportu kolejowego jest kluczowa dla sprawnej obsługi i bezpieczeństwa pasażerów, dlatego Zarządca powinien dołożyć wszelkich starań w celu jej zapewnienia.

3-dniowy termin umożliwiający nałożenie przez Przewoźnika kar umownych jest jednak zbyt krótki, szczególnie w przypadku, gdy np. zgłoszona awaria jest poważna i wymaga bardziej zaawansowanych czynności naprawczych, np. wymiany uszkodzonych elementów. Jednocześnie, zaproponowany przez Prezesa UTK termin 7-dniowy wydaje się terminem realnym, co potwierdzają informacje przekazane przez Zarządcę w trakcie Rozprawy, i przy tym na tyle krótkim, aby nie być zbyt dotkliwym dla osób korzystających z urządzeń technicznych przeznaczonych dla niepełnosprawnych.

Odnosząc się do dokonanej przez Prezesa UTK zmiany porządkującej, polegającej na umieszczeniu postanowień regulujących kwestię nieprawidłowości dot. działania urządzeń technicznych ułatwiających poruszanie się osobom z niepełnosprawnością w nowym ust. 17a § 5, a nie – jak wnioskował Przewoźnik – w ust. 21, zdaniem Prezesa UTK, uregulowanie ww. kwestii w ustępie dodanym po ustępach 15, 16, 17, dotyczących uchybień i nieprawidłowości związanych – odpowiednio z: utrzymaniem czystości w obrębie międzytorzy, stanem infrastruktury szlakowej, utrzymaniem czystości i porządku na peronach, z uwagi na zbieżną tematykę ww. ustępów, wydaje się uzasadnione.

Odnosnie proponowanej przez KM sp. z o.o. modyfikacji Załącznika nr 6, Prezes UTK przychyliła się do Wniosku KM sp. z o.o. w zakresie umieszczenia w Decyzji zapisów regulujących zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania urządzeń technicznych przeznaczonych do obsługi niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jednocześnie zgadza się ze stanowiskiem Zarządcy, że w przedmiotowym załączniku, obok kwestii dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu (utrzymanie międzytorzy) nie powinny znaleźć się regulacje wnioskowane przez Przewoźnika. Są to bowiem odrębne tematycznie kwestie i umieszczenie ich w tym samym załączniku nie znajduje w ocenie Prezesa UTK uzasadnienia. W związku z powyższym, Prezes UTK uznał, że regulacje, dotyczące zasad naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego utrzymania urządzeń technicznych przeznaczonych do obsługi osób niepełnosprawnych i ograniczonej możliwości poruszania się, zamiast umieszczenia, zgodnie z propozycją Przewoźnika w Załączniku nr 6, znajdują miejsce w dodanym przez Prezesa UTK Załączniku nr 6.1.

Odnosnie wysokości stawek kar umownych, określonych w ust. 4 Załącznika nr 6 do projektu negocjowanej umowy, Prezes UTK nie przychyliła się do wniosku KM sp. z o.o. o ich waloryzację oraz o dodanie nowej stawki

(proponowany pkt 4), zarówno w odniesieniu do utrzymania międzytorzy, jak i urządzeń technicznych dedykowanych do obsługi osób niepełnosprawnych. Przewoźnik nie przedstawił przekonujących argumentów przemawiających za zwiększeniem wysokości stawek kar umownych w tym zakresie. Twierdzenie, że waloryzacja pozwoli na zwrot kosztów administrowania zgłoszeniami i weryfikacji stanu infrastruktury nie znajduje uznania Prezesa UTK. Głównym bowiem celem kary umownej, poprzez obciążenie obowiązkiem zapłaty określonej kwoty z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, jest zmotywowanie do wypełnienia danego zobowiązania. Kara umowna jest zatem czynnikiem motywującym, pełni funkcję represyjną i zabezpiecza terminowość realizacji danego zobowiązania. W żaden jednak sposób nie może być postrzegana jako ekwiwalent wykonania zobowiązania.

W nowo dodanym przez Prezesa UTK Załączniku nr 6.1 *Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych* Prezes UTK ustalił jedną stawkę kary umownej w wysokości 50 zł za każdy dzień w okresie powyżej 7 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika (ust. 4 Załącznika nr 6.1 do Decyzji). Taka wysokość kary umownej została przyjęta w oparciu o stawki dotyczące kar za nieprawidłowości w utrzymaniu międzytorzy (Załącznik nr 6), jednakże z uwzględnieniem specyfiki dot. utrzymania urządzeń technicznych, a konkretnie ustalonego przez Prezesa UTK w niniejszej Decyzji terminu, od którego Przewoźnik może naliczać karę za nieusunięcie nieprawidłowości w ich działaniu – 7 dni od zgłoszenia Przewoźnika. W efekcie Prezes UTK ustalił wysokość kary na poziomie 50 zł za dzień, co pozwoli na naliczanie kary przez Przewoźnika do momentu usunięcia nieprawidłowości, o co również wnioskował Przewoźnik. Należało przy tym uwzględnić szczególnie przypadki, kiedy ze względu na np. brak dostępnych części zamiennych, Zarządca nie jest w stanie usunąć usterki. Takie przypadki powinny zostać jednak odpowiednio uzasadnione, a przewoźnicy i pasażerowie powinni mieć zapewniony dostęp do informacji o ograniczeniach w dostępie do peronów. W związku z tym Prezes UTK dodał w zał. 6.1 ust 6 zapis zawieszający w uzasadnionych przypadkach naliczanie przez Przewoźnika kary umownej za nieusunięcie przez Zarządcę nieprawidłowości ujętych w ust. 17a oraz zasady komunikacji pomiędzy podmiotami.

§ 12 oraz Załącznik nr 16 do projektu negocjowanej umowy

Stanowisko KM sp. z o.o.:

KM sp. z o.o. wnioskuje o zmianę treści § 12 projektu negocjowanej umowy i Decyzji poprzez dodanie nowych ust. 6, 7 i 8 w następującym brzmieniu:

6. *Zarządca odpowiada za prowadzenie poprawnych opisów wydarzeń i poprawną rejestrację przejazdu pociągów Przewoźnika w SEPE2. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika rażących błędów w prowadzonej elektronicznie dokumentacji w SEPE2, Przewoźnik jest uprawniony do naliczenia kary za błąd w dokumentacji zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 16**.*
7. *Zarządca w ramach udostępniania Przewoźnikowi danych przez aplikację SEPE2, realizowanego na podstawie Załącznika nr 13, umożliwia za dodatkową opłatą określoną w tym załączniku wgląd do zapisów zawartych w module Książka Wydarzeń i Wypadków. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika ograniczenia dostępu do opisów wydarzeń i wypadków zamieszczanych w tym module, Przewoźnik jest uprawniony do naliczania kary umownej zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 16**.*
8. *Zarządca monitoruje i nadzoruje ruch pociągów na infrastrukturze oraz odpowiada za powiadamianie Przewoźnika o wszelkich utrudnieniach i zdarzeniach występujących na infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., mogących mieć wpływ na kursowanie pociągów Przewoźnika. W przypadku niepowiadomienia Przewoźnika w sposób określony w §6 pkt 2) w ciągu 30 minut od otrzymania przez Zarządcę informacji o utrudnieniach i zdarzeniach występujących na zarządzanej infrastrukturze kolejowej i mogących mieć wpływ na kursowanie pociągów Przewoźnika, Przewoźnik jest uprawniony do naliczania kary umownej zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 16**.*

Ponadto, z uwagi na ww. propozycję zmiany, Przewoźnik wystąpił o dodanie nowego Załącznika nr 16, regulującego warunki naliczania kar umownych dla Zarządcy za naruszenia zasad dokumentowania usług świadczonych na rzecz Przewoźnika.

Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika, wnioskowana zmiana jest konsekwencją zaobserwowanych przez KM sp. z o.o. w toku realizacji rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 niepoprawnych opisów wydarzeń rejestrowanych w SEPE2, błędów w opisach przebiegu tras pociągów zamieszczanych w SEPE2 oraz stwierdzanych przypadków ograniczenia KM sp. z o.o. dostępności do wszystkich opisów wydarzeń rejestrowanych w tzw. „Książce wydarzeń i wypadków” prowadzonej w SEPE2, dotyczących w szczególności zawinionych przez służby PKP PLK S.A. sytuacji i zdarzeń wpływających na realizację przejazdu pociągów Przewoźnika.

Jak wskazał Przewoźnik, w celu zobligowania Zarządcy do dbałości o poprawność danych rejestrowanych w SEPE2 oraz zapewnienia KM sp. z o.o. dostępności do zamieszczanych tam informacji, zawnioskował on również o dodanie nowego Załącznika nr 16, określającego sposób zgłaszania przez Przewoźnika uchybień w realizowanym dostępie

do danych w SEPE2 oraz warunki naliczania kar umownych za naruszenia zasad dokumentowania świadczonych usług na rzecz Przewoźnika.

W trakcie Rozprawy Przewoźnik podtrzymał Wniosek w opisanym wyżej zakresie.

§ 12 ust. 6 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

W przedmiocie prowadzenia poprawnych opisów wydarzeń i poprawnej rejestracji przejazdu pociągów Przewoźnika w SEPE2 KM sp. z o.o. stwierdziła, że zaobserwowała nieprawidłowości w zakresie opisywania pociągów (szczególnie przyspieszonych) Przewoźnika i przyczyn opóźnień: np. wpisywanie neutralnej przyczyny opóźnienia, podczas gdy odpowiedzialność powinien ponieść Zarządca.

Przewoźnik zwrócił uwagę na nieprawidłowości w systemie opisywania przewozów, które jego zdaniem zaburzają możliwość prawidłowego skorzystania z tego systemu. Jako uzasadnienie dla ww. twierdzenia Przewoźnik wskazał sytuacje, które zdarzyły się we wrześniu i październiku 2024 roku, kiedy pociągi spóźniały się z powodu wprowadzanych przez Zarządcę planowych zamknięć torowych lub realizacji zaplanowanych prac naprawczych i remontowych w infrastrukturze, jednak opóźnienia te nie zostały opisane jako spowodowane przez Zarządcę. Tymczasem, jak podkreśliła KM sp. z o.o., problemy w prowadzeniu ruchu pociągów, leżące po stronie Zarządcy, powinny obciążać Zarządcę.

Ponadto, KM sp. z o.o. wskazała, że zdarzały się sytuacje, kiedy dokonywała autoryzacji swoich przejazdów w systemie SEPE2, natomiast po fakcie okazywało się, że autoryzacja następowała w oparciu o błędne opisy z SEPE2, niezgodne z rzeczywistością. Tego rodzaju błędy w SEPE2 potwierdzały także reklamacje składane przez pasażerów z powodów opóźnień pociągów, które to w systemie SEPE2 nie zostały ujawnione.

W opinii Przewoźnika, co do zasady, sam system reklamacji w SEPE2 działa dobrze, ale niektóre wpisy są dokonywane tak, że zdejmują odpowiedzialność z Zarządcy, niezgodnie z faktycznym przebiegiem danego zdarzenia. Dodatkowo, Przewoźnik wskazał, że niejednokrotnie nie otrzymuje na czas wszystkich niezbędnych informacji, które mogłyby posłużyć do zgłoszenia reklamacji oraz podkreślił, że pociągi nie wykazywane w SEPE2 jako spóźnione często nie są weryfikowane przez Przewoźnika.

Przewoźnik zauważył, że w przypadku braku reklamacji następuje automatyczna autoryzacja na zasadzie tzw. „milczącej akceptacji”. Zwrócił również uwagę na trudności w wychwyceniu indywidualnych przypadków, ze względu na skalę przewozów dokonywanych przez Przewoźnika. Ponadto Przewoźnik wskazał, że istotna część reklamacji jest rozwiązywana telefonicznie między dyspozytorami KM sp. z o.o. i PKP PLK S.A. i w niektórych sytuacjach sprawę udaje się rozwiązać bez składania reklamacji w SEPE2.

Przewoźnik, wnosząc w projekcie negocjowanej umowy o wprowadzenie zapisów, miał na celu uniknięcie sytuacji, gdzie opis zdarzenia jest niespójny z odpowiedzialnością za nie. Osiągnięciu tego celu ma służyć wyspecyfikowanie w Załączniku nr 16 czterech kategorii „rażących” błędów.

KM. sp. z o.o. w zakresie dodania w § 12 nowego ust. 6 oraz związanych z nim stosownych regulacji Załącznika nr 16, w trakcie Rozprawy wyraziła zgodę na usunięcie w ust. 1 Załącznika nr 16 wyrażenia „m.in.”, natomiast w pozostałym zakresie podtrzymała stanowisko.

§ 12 ust. 7 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

Odnosnie kar umownych za niepełny wgląd do modułu *Książka Wydarzeń i Wypadków* Przewoźnik stwierdził, że z uwagi na fakt, że nie posiada dostępu do danego zdarzenia, a jedynie do tytułu, trudno będzie wykazać niepełny dostęp. KM sp. z o.o. wskazała, że pewne wydarzenia, za które odpowiedzialność leży po stronie Zarządcy, są ukrywane przed Przewoźnikiem, jako przykład wskazując nieprawidłowe skierowania pociągów w stacjach Wołomin, Warszawa Zachodnia. Informacja o zdarzeniu oraz wynikającym z tego zdarzenia opóźnieniu pociągu była w ww. przypadkach przedstawiana wyłącznie w opisach opóźnień konkretnych, opóźnionych pociągów. Jak wskazał Przewoźnik, pełne informacje są dostępne jedynie w *Książce Wydarzeń i Wypadków*, a przewoźnicy mają problem z wglądem do zawartych w niej informacji. Przewoźnik zwrócił uwagę na ponoszenie opłat za dostęp do *Książki Wydarzeń i Wypadków*, co powoduje po stronie Przewoźnika uzasadnione oczekiwania właściwej jakości świadczenia opłacanej usługi. W opinii Przewoźnika zasadne byłoby doprecyzowanie zakresu udostępnianych danych.

§ 12 ust. 8 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

Odnosnie kwestii wprowadzenia obowiązku informowania Przewoźnika w przeciągu 30 minut o wszelkich utrudnieniach i zdarzeniach występujących na infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie PKP PLK S.A., mogących mieć wpływ na kursowanie pociągów Przewoźnika oraz związanych z tym kar w przypadku niedotrzymania przez Zarządcę tego obowiązku, Przewoźnik podkreślił, że nie jest na bieżąco informowany przez Zarządcę. Dodał, że informacje uzupełniane są czasem przez inne podmioty, ale odbywa się to z dużym opóźnieniem czasowym, które utrudnia utrzymanie płynności ruchu kolejowego. Przewoźnik zwrócił też uwagę na to, że umowy z organizatorami transportu publicznego zakładają podobne kary umowne w przypadku nie poinformowania przez Przewoźnika o danym zdarzeniu. Dodatkowo sytuację

utrudniają częste korekty rozkładu jazdy, powodujące trudności organizacyjne. Przewoźnik domaga się zatem skutecznego informowania o zdarzeniach, z odnotowaniem godziny zdarzenia oraz wpływu zgłoszenia w sposób jasny, nie budzący wątpliwości. KM sp. z o.o. podkreśliła, że konieczność informowania Przewoźnika o zdarzeniach w przeciągu 30 minut stanowi wyjściową propozycję i Przewoźnik jest gotowy na konstruktywną rozmowę.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na zmianę treści § 12 projektu negocjowanej umowy oraz dodanie nowego Załącznika nr 16, w brzmieniu wnioskowanym przez KM sp. z o.o.

§ 12 ust. 6 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

W zakresie rejestracji czasów przejazdu, przyczyn opóźnień pociągów i związanych z tym nieprawidłowości, Zarządca zwraca uwagę, że istnieją uregulowania w Regulaminie: rozdział 5.7.4 „System zarządzania i rozwiązywania konfliktów”. W ramach procesu autoryzacji przejazdów, po sprawdzeniu pociągu przez pracowników PKP PLK S.A., przewoźnik dokonuje autoryzacji w ciągu 5 dni po zakończeniu biegu pociągu, zaznaczając opcję „T – zgoda” lub – w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń – opcję „R – reklamacje”. Zarządca zwraca uwagę, że wszelkie stwierdzone nieprawidłowości można na tym etapie reklamować. Proces składania i rozpatrywania reklamacji jest wielostopniowy i w przypadku negatywnego rozpatrzenia reklamacji na pierwszym etapie, pozwala przewoźnikowi na składanie reklamacji na kolejnych dwóch szczeblach. W obecnym rozkładzie jazdy pociągów KM sp. z o.o. nie złożyła żadnej reklamacji w procesie autoryzacji.

W trakcie Rozprawy Zarządca podtrzymał swoje stanowisko i wyjaśnił, że Przewoźnik ma 5 dni na analizę treści SEPE2 oraz podkreślił, że zbudowany został cały system możliwości odwoływania się. Jednocześnie zwrócił uwagę, że autoryzowanie przez Przewoźnika przejazdu, nie oznacza braku możliwości złożenia reklamacji. Zarządca podkreślił, że Przewoźnik często nie wywiązuje się z obowiązku autoryzacji przejazdów pociągów w SEPE2. Zauważył również, że w niektórych przypadkach istnieje możliwość wydłużenia terminu zgłoszenia reklamacji. W ubiegłym roku KM sp. z o.o. zgłosiła 7 reklamacji przez SEPE2, natomiast autoryzacje dokonywane są sporadycznie. Co istotne, w sytuacji braku reklamacji, jest domniemanie, że przejazd został opisany prawidłowo, wprowadzono też możliwość zgłaszania opóźnienia bezpośrednio przez maszynistę, żeby uniknąć rozbieżności. Zarządca podkreślił, że cały system wymaga współpracy Przewoźnika z Zarządcą. Bez zgłoszenia reklamacji nie ma możliwości reakcji, a należy pamiętać, że system docelowo ma zamknąć zgłoszenie w przeciągu miesiąca, co jednak nie oznacza braku możliwości zgłoszenia reklamacji po tym terminie. Ponadto, zdaniem Zarządcy istnieje problem z obiektywnym udowodnieniem, że błąd jest „rażący”. Samo określenie, „rażący błąd” jest nieprecyzyjne i może wzbudzać kontrowersje, natomiast określenie „m.in.” sugeruje, że jest to katalog otwarty, co może rodzić kolejne konflikty.

W odniesieniu do tzw. „milczącej akceptacji” Zarządca wskazał, że ta domniemana zgoda nie powinna być traktowana jako zwolnienie Przewoźnika z obowiązku autoryzacji. Wprawdzie jest ona dopuszczona przez Regulamin (rozdział 5.7.4. ust. 1), ale Umowa zobowiązuje Przewoźnika do autoryzacji.

§ 12 ust. 7 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

Zgodnie z wyjaśnieniami Zarządcy, przedstawionymi w piśmie 29 listopada 2024 r., nr IUS1.7010.84.2024.MM.20, w SEPE2 w Module „Książka Wydarzeń i Wypadków” rejestrowane są wydarzenia, które mają wpływ na realizację rozkładu jazdy. Obecnie wszyscy przewoźnicy mają dostęp do ww. modułu i do zarejestrowanych wszystkich bieżących wydarzeń trwających oraz po ich zakończeniu przez okres 72 godzin. Po tym terminie pozostają widoczne dla przewoźnika wydarzenia zarejestrowane z winy przewoźnika oraz z przyczyn zewnętrznych i wtórnych (które są niezależne od PKP PLK S.A. i przewoźników). Przytoczony zakres udostępniania modułu jest praktykowany od wielu lat na tych samych zasadach i wg Zarządcy nie jest kwestionowany przez pozostałych uczestników procesu przewozowego. W opinii Zarządcy, z uwagi na to, że moduł jest bazą wewnętrzną PKP PLK S.A., wszyscy uczestnicy procesu przewozowego powinni budować własne moduły/zasoby rejestracji zdarzeń w celach statystycznych.

W trakcie Rozprawy PKP PLK S.A. podtrzymała swoje stanowisko. Zarządca wyjaśnił, że Przewoźnik widzi w tym module wszystkie trwające zdarzenia oraz zakończone w przeciągu 72 godzin i jest to standard dla wszystkich przewoźników. Po tym czasie Przewoźnik widzi wydarzenia zarejestrowane z winy Przewoźnika i te które zostały spowodowane przez przyczyny zewnętrzne. Z uwagi na tajemnicę przedsiębiorstwa innych podmiotów nie jest możliwe pokazywanie wszystkich przypadków. Dla wykorzystania funkcjonalności systemu ważna jest również dystrybucja informacji, co w przypadku Przewoźnika nie działa efektywnie, ponieważ dostęp do np. powiadomień SMS mają tylko dwie osoby z KM sp. z o.o. Przewoźnik zauważył też, że niektóre wydarzenia nie mogą być kompleksowo opisywane na bieżąco z uwagi na dynamikę pewnych zdarzeń (np. dochodzenia komisji kolejowych). Czasami trudno ujawnić pełną informację, gdy wydarzenie trwa. PKP PLK S.A. wyjaśniła, że 72 godziny to czas na wgląd w zakończone wydarzenia, który dotyczy wszystkich przewoźników. Dostęp do zdarzeń trwających nie jest ograniczony czasowo. Zarządca zgodził się z Przewoźnikiem co do tego, że w Załączniku nr 13, określającym zasady udostępniania przewoźnikowi danych poprzez aplikację SEPE2, rzeczywiście brakuje informacji o zakresie udostępnianych danych, co wymaga doprecyzowania. W efekcie ustalenia, podjętego w trakcie Rozprawy, pismem z 2 grudnia 2024 r. znak:

Nr IUS1.7010.84.2024.MM.21, Zarządca uszczegółowił zakres udostępnionych danych w Module *Książka Wydarzeń i Wypadków* w następujący sposób:

- 6) *Moduł Książka Wydarzeń i Wypadków – umożliwiający Przewoźnikowi dostęp do bieżących informacji dotyczących trudności eksploatacyjnych występujących na sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę. W ramach dostępu do modułu widoczne są wszystkie bieżące wydarzenia trwające oraz po ich zakończeniu przez okres 72 godzin. Po tym terminie pozostają widoczne dla Przewoźnika wydarzenia zarejestrowane z winy Przewoźnika oraz z przyczyn zewnętrznych i wtórnych (które są niezależne od Zarządcy i innych przewoźników).*

§ 12 ust. 8 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy

PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury prowadzi i nadzoruje na bieżąco ruch pociągów na zarządzanej infrastrukturze. W przypadku zdarzeń powodujących zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy pociągów powiadamiani są zainteresowani przewoźnicy. W przypadku wszystkich utrudnień i wydarzeń występujących na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., mogących mieć wpływ na kursowanie pociągów przewoźnika, należy dokonywać powiadomień o wszystkich wydarzeniach, jednakże w chwili wystąpienia zdarzenia, trudno oszacować rozmiar i skalę utrudnień. Dopiero w trakcie rozwoju sytuacji i uzyskaniu bardziej szczegółowych informacji, można dokonać właściwej analizy. W kontekście czynników mogących wpływać na poprawny opis wydarzeń i rejestrację przejazdu pociągów w SEPE2, Zarządca w piśmie z 29 listopada 2024 r., wymienił:

- interwencję pogotowia, która może trwać kilka lub kilkadziesiąt minut, zależnie od miejsca (szlak czy stacja);
- liczbę uczestników procesu przewozowego, który w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego może wynosić do kilkunastu lub kilkadziesiątu – wpływ na kolejność powiadamiania;
- dostępne kanały łączności, łączność komórkowa i ogólnieeksploatacyjna, na które może zadzwonić każdy posiadający numer abonenta – w takim przypadku należy stworzyć dedykowaną łączność, która będzie niedostępna dla innych uczestników procesu przewozowego.

PKP PLK S.A. podkreśla, że oprócz powiadamiania o utrudnieniach należy pamiętać o wymianie informacji w zakresie innych nieprzewidzianych zdarzeń np. skomunikowania, zmiana w organizacji ruchu kolejowego (odwoływanie pociągów, skracanie relacji, komunikacja zastępcza itp.), planowanie pociągów.

Odnosząc się do zaproponowanego przez Przewoźnika terminu 2 dni na usunięcie nieprawidłowości od dokonania powiadomienia przez KM sp. z o.o., Zarządca stoi na stanowisku, że w sytuacji, gdy sam proces reklamacji, w zależności od szczebla, przewiduje od 5 do 7 dni na załatwienie sprawy, w przypadku nieprawidłowości, które wymagają wykorzystania zasobów firm świadczących usługi specjalistyczne lub serwisowe lub wymagają powołania komisji – powyższy termin jest niemożliwy do spełnienia.

W trakcie Rozprawy PKP PLK S.A. podtrzymała swoje stanowisko. Zarządca wyjaśnił, że zgłaszanie zdarzeń odbywa się za pośrednictwem ogólnych łączy, w związku z czym zdarzają się sytuacje, kiedy nie dochodzi do połączenia ze względu na zajęty telefon po stronie Przewoźnika. Podkreślił również, że konieczność kontaktowania się z każdym podmiotem (szczególnie w przypadku Węzła Warszawskiego) jest czasochłonna i trudna do zrealizowania pod względem technicznym, co powoduje przekroczenie 30 minut. Istnieje więc konieczność stworzenia kanału komunikacji dedykowanego do tej kwestii, do którego nie będą mieć dostępu inne podmioty. W opinii Zarządcy powinna być możliwość nagrania, równoznaczna ze skutecznym powiadomieniem. Konieczne jest również ustalenie zmiany organizacji ruchu, co wymaga czasu. Czasami zdarza się, że przewoźnik nie jest w stanie na bieżąco podjąć decyzji, a bez zgody przewoźników PKP PLK S.A. nie ma możliwości zmiany procesu przewozowego. Zarządca zwrócił uwagę, że istnieje wprawdzie opcja informowania SMS-owego, ale podstawą jest kontakt telefoniczny i wpis w dzienniku dyspozytorskim oraz ponownie wskazał, że nie ma możliwości skutecznego powiadomienia Przewoźnika w ciągu 30 minut w przypadku zajętych łączy. Dlatego też zdaniem Zarządcy celowe byłoby zatrudnienie, zarówno po stronie Zarządcy jak i Przewoźnika, dodatkowego pracownika na tzw. sztywnym łączu, co usunęłoby zgłaszany przez KM sp. z o.o. problem. W opinii Zarządcy kara umowna nie rozwiąże kwestii braku informowania o zdarzeniach w oczekiwanym przez Przewoźnika czasie.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na wprowadzenie zapisów proponowanych przez Przewoźnika w § 12 oraz na dodanie Załącznika nr 16 i zamiast tego wprowadza opisane niżej zmiany.

Wprowadzenie wnioskowanych zmian jest zbędne z uwagi na istnienie regulacji, dających Przewoźnikowi możliwość egzekwowania swoich praw w przypadku przekonania, że zostały one naruszone działaniem bądź zaniechaniem ze strony Zarządcy.

Zarówno regulacje niniejszej Decyzji, jak i Regulaminu dają Przewoźnikowi gwarancję skutecznego dochodzenia roszczeń.

W odniesieniu do systemu SEPE2, Prezes UTK podkreśla, że dla jego prawidłowego i efektywnego działania niezbędna jest współpraca Przewoźnika i Zarządcy. Bez współdziałania obu Stron nie jest możliwe sprawne prowadzenie ruchu kolejowego.

Odnosnie nakładania kar na Zarządcę, Prezes UTK podkreśla, że w pierwszej kolejności należy wyczerpać procedurę reklamacyjną. Co istotne, system SEPE2 daje Przewoźnikowi możliwość złożenia reklamacji w zakresie wszystkich kategorii błędów ujętych w projektowanym Załączniku nr 16 w ust. 1.

§ 12 ust. 6 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy – brak zgody Prezesa UTK

Zgodnie z zapisami Decyzji Przewoźnik ma możliwość reklamacji, co zostało jasno wskazane w § 12 ust. 5. Na Rozprawie Zarządca podkreślił, że Przewoźnik ma takie prawo nawet, jeżeli przejazdy już zostały zatwierdzone. Prawo to powinno być zatem przez Zarządcę respektowane. Co więcej, w trakcie Rozprawy sam Przewoźnik stwierdził, że system reklamacji działa dobrze, a tylko niektóre wpisy w SEPE2 są dokonywane tak, że zdejmują odpowiedzialność z Zarządcy, niezgodnie z faktycznym przebiegiem danego zdarzenia.

Przewoźnik ma prawo do skorzystania z procedury reklamacji w przypadku powzięcia wątpliwości co do prawidłowości wpisu. Co ważne, procedura ta ma służyć weryfikacji działań PKP PLK S.A., a nie domniemaniu jej winy. Prezes UTK podziela pogląd Zarządcy, że bez zgłoszenia reklamacji nie ma on możliwości reakcji i eliminowania ewentualnych nieprawidłowości.

Dla efektywnego działania systemu SEPE2 istotne jest również to, aby Zarządca jak najsprawniej i najszybciej rozpatrywał reklamacje Przewoźnika, a w żadnym razie nie pozostawiał ich bez rozpoznania. Przewidziana procedura powinna służyć w równym stopniu obu stronom tj. Przewoźnikowi i Zarządcy.

Postanowienia Decyzji dają Przewoźnikowi możliwość dochodzenia swoich praw również w przypadku pojawiających się nieprawidłowości i utrudnień związanych z brakiem możliwości użytkowania SEPE2. I tak, ust. 33 Załącznika nr 13 stanowi, że *„Brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 lub Interfejsu RJ-SEPE, 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. 31, za każdy dzień braku możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 lub Interfejsu RJ-SEPE”*.

Ponadto, Regulamin w rozdziale 5.7.4. *System zarządzania i rozwiązywania konfliktów* w ocenie Prezesa UTK w sposób jasny i szczegółowy określa zasady rozpatrywania reklamacji opóźnień pociągów, w związku z czym zbędne wydają się dodatkowe regulacje w tym zakresie.

§ 12 ust. 7 i odnośny fragment Załącznika 16 do projektu negocjowanej umowy – brak zgody Prezesa UTK na propozycję Przewoźnika, zamiast tego zmiana w Załączniku nr 13 ust. 2 pkt 6 do Decyzji

W zakresie zgłaszanego przez KM sp. z o.o. niepełnego wglądu do modułu *Książka Wydarzeń i Wypadków*, Prezes UTK stoi na stanowisku, że doprecyzowanie określonego w ust. 2 pkt 6 Załącznika nr 13 do Decyzji zakresu dostępu Przewoźnika do ujawnionych w ww. Książce informacji powinno spełnić oczekiwania Przewoźnika. W zaproponowanej przez Zarządcę definicji wskazano: *W ramach dostępu do modułu widoczne są wszystkie bieżące wydarzenia trwające oraz po ich zakończeniu przez okres 72 godzin*. Jednoznaczne wskazanie, że widoczne są wszystkie bieżące wydarzenia, zdaniem Prezesa UTK rozwiązuje kwestię niepełnego wglądu do modułu. W przeciwnym wypadku, gdyby Zarządca nie wywiązywał się z nałożonych niniejszą decyzją zobowiązań, Przewoźnik jest uprawniony do złożenia do Prezesa UTK skargi.

Ponadto, w opinii Prezesa UTK, wskazanym wydaje się rozważenie przez Przewoźnika uzyskania dostępu do modułu *Książka Wydarzeń i Wypadków* dla kolejnych osób, co usprawniłoby dystrybucję informacji. Jest to tym bardziej zasadne, że taka zmiana, zgodnie z ust. 11 Załącznika nr 13, nie wymaga zmiany Decyzji.

§ 12 ust. 8 i odnośny fragment Załącznika nr 16 do projektu negocjowanej umowy – brak zgody Prezesa UTK na propozycję Przewoźnika, zamiast tego zmiana w § 6 pkt 2 Decyzji

Odnosnie proponowanego przez KM sp. z o.o. nałożenia na Zarządcę obowiązku informowania Przewoźnika o wszelkich zdarzeniach na infrastrukturze PKP PLK S.A., mogących mieć wpływ na kursowanie Przewoźnika, Prezes UTK nie zgadza się na dodanie do § 12 nowego ust. 8, gdyż z uwagi na wskazany sposób zgłaszania zdarzeń tj. za pośrednictwem ogólnych łącz telefonicznych, 30 minutowy czas na zgłoszenie w określonych sytuacjach bywa nierealny (np. zajęte łącze). Tym niemniej, w związku z przedstawionymi w trakcie Rozprawy trudnościami w powiadamianiu Przewoźnika w określonym czasie, Prezes UTK widzi potrzebę usprawnienia komunikacji we wskazanym wyżej zakresie. W szczególności, nie ulega wątpliwości, że Zarządca powinien powiadamiać Przewoźnika najszybciej jak to tylko możliwe. Jednakże sprawna komunikacja powinna działać w obu kierunkach. W związku z powyższym Prezes UTK uznał za konieczne wprowadzenie w § 6 pkt 2 Decyzji słowa „niezwłocznie”, co w ocenie Prezesa UTK zobowiązuje Zarządcę do informowania Przewoźnika o przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów najszybciej, jak to jest możliwe.

Prezes UTK wskazuje, że KM sp. z o.o. wnioskowała o informowanie telefoniczne, o którym mowa w § 6 pkt 2 Decyzji. Z uwagi na ujawnione w czasie Rozprawy niedoskonałości tego kanału łączności, Prezes UTK nie mógł przychylić się do wniosku. Jednakże kwestia sprawnego informowania o zakłóceniach realizacji rozkładu jazdy jest zdaniem Prezesa UTK istotna (zarówno dla pasażerów, jak i z uwagi na optymalne zarządzanie ruchem w trakcie zakłóceń), wobec czego wskazane jest podjęcie przez Strony kroków w celu wypracowania sprawnego kanału komunikacji.

Załącznik nr 5 ust. 7 do projektu negocjowanej umowy i Decyzji

Stanowisko KM sp. z o.o.:

KM sp. z o.o. wnioskuje o modyfikację brzmienia Załącznika nr 5 ust. 7 poprzez zmianę wysokości stawki kary umownej nakładanej na Zarządcę z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych lub podania informacji wizualnej o pociągu, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, z 22,63 zł na 55,00 zł, analogicznie jak w decyzji Prezesa UTK z 8 grudnia 2023 r. znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK, wydanej dla „PKP Intercity” S.A na rozkład jazdy pociągów 2023/2024.

Uzasadniając swoje stanowisko, KM sp. z o.o. zwraca uwagę, że podróżni realizują przejazdy z wykorzystaniem wielu przesiadek (skomunikowań) między pociągami pasażerskimi różnych przewoźników, w związku z czym odpowiedzialność KM sp. z o.o. za przewóz podróżnego do jego celu podróży jest analogiczna do odpowiedzialności Przewoźnika „PKP Intercity” S.A., a w przypadku przerwy w tak zaplanowanej podróży na etapie korzystania z usług przewozowych KM sp. z o.o., podróżny swoje roszczenia kieruje w pierwszej kolejności do przewoźnika odpowiadającego za realizację danego etapu podróży.

W trakcie Rozprawy Przewoźnik podtrzymał Wniosek w opisanym wyżej zakresie.

KM sp. z o.o. zwróciła uwagę na argumentację Zarządcy uzasadniającą wysokość kary wypłacanej dla PKP Intercity S.A., zgodnie z którą kara ta jest wyższa z uwagi na wyższą cenę biletów, a także większy dystans, który pokonują pociągi tego przewoźnika. KM sp. z o.o. nie zgodziła się z powyższym, ponieważ w jej ocenie brak jest związku między tymi dwoma kwestiami. Zwróciła przy tym uwagę na wcześniejszą argumentację PKP PLK S.A. dotyczącą konieczności równego traktowania każdego przewoźnika. W związku z tym, zdaniem Przewoźnika, wysokość kary płaconej przez Zarządcę powinna być jednakowa dla każdego przewoźnika. Przewoźnik podkreślił, że uruchamia pociągi regionalne i dalekobieżne („Słoneczny” w okresie wakacyjnym), podobnie jak PKP Intercity S.A. Dodał również, że pasażer pokonujący większe trasy może korzystać z usług więcej niż jednego przewoźnika w przeciągu całej podróży, co daje mu prawo do otrzymania stosownego komunikatu megafonowego i wizualnego, niezbędnego dla prawidłowego przebiegu podróży.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na ww. zmianę treści Załącznika nr 5 ust. 7 do projektu negocjowanej umowy.

W piśmie z 29 listopada 2024 r. Zarządca wyjaśnił, że wysokość stawki służącej do ustalania kary umownej określonej w Załączniku nr 5 ust. 7, PKP PLK S.A. skalkulowała w oparciu o rozróżnienie rodzaju wykonywanych przewozów osób przez przewoźników pasażerskich oraz w oparciu o średnie ceny biletów na przejazd.

Zgodnie z wyjaśnieniami Zarządcy, jego podejście do wyznaczenia ww. stawki wynikało z metodologii wskazanej przez Prezesa UTK w uzasadnieniu zarówno w Decyzji znak: DRR-WRRR.712.8.2022.AKK (strony 5052), jak i w Decyzji znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK (strona 53), opartej na najniższych cenach biletów za przejazd pociągów przewoźnika pasażerskiego na odcinku o średniej odległości realizowanych przez jego pociągi w zeszlórocznym rozkładzie jazdy pociągów.

W związku z powyższym Zarządca przyjął zasadę, że dla przewoźnika wykonującego przewozy dalekobieżne, ceny biletów są wyższe niż dla przewoźników pasażerskich wykonujących przewozy podmiejskie i aglomeracyjne – stąd rozróżnienie wysokości stawki do wyznaczania kary umownej. PKP PLK S.A., wskazując stawkę dla przewoźników wykonujących przewozy podmiejskie i aglomeracyjne, przyjęła uśrednioną jej wartość na poziomie 22,63 zł, co w przypadku KM sp. z o.o. jest i tak zawyżoną stawką, gdyż przyjmując wskazaną przez Prezesa UTK metodologię, opartą na najniższych cenach biletów za przejazd pociągów na odcinku o średniej odległości, realizowanych przez pociągi przewoźnika w zeszlórocznym rozkładzie jazdy pociągów, stawka ta dla Przewoźnika powinna wynosić 21,80 zł.

W trakcie Rozprawy PKP PLK S.A. podtrzymała swoje stanowisko.

Zarządca ponownie stwierdził, że stawka kary została skalkulowana w oparciu o średnie ceny biletów, a także średnie odległości pokonywane przez pociągi danego przewoźnika, również dla przewoźników regionalnych. Kalkulacja dla KM sp. z o.o. wynosi 21,80 zł – mniej niż średnia dla przewoźników regionalnych. W związku z tym, Zarządca nie widzi uzasadnienia dla wyrównania stawek i uważa, że ich wysokość powinna pozostać na obecnym poziomie.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK przychyliła się do Wniosku Przewoźnika w zakresie zmiany wysokości stawki kar umownych nakładanych na Zarządcę za potwierdzone nieprawidłowości w wygłoszeniu / podaniu informacji o pociągu – z 22,63 zł na 55,00 zł.

W ocenie Prezesa UTK wysokiej jakości komunikaty pasażerskie, nieobarczone błędami, to bardzo istotna kwestia w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego.

O tym, jak ważna jest jakość informacji pasażerskiej świadczy fakt uregulowania tej tematyki w prawie UE, tj. 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 (Dz. Urz. UE L 123 z 12.05.2011 r., str. 11, z późn. zm.), które w punkcie 4.2.12.1 Załącznika wskazuje minimalne (niezbędne) elementy stacyjne informacji głosowej, wizualnej lub głosowo- wizualnej o ruchu pociągów, świadczonej przez zarządców infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK zauważa, że informacja pasażerska nadal wymaga poprawy jakości. Ma ona również wpływ na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym.

Pomimo postępującej automatyzacji w zakresie świadczenia tej usługi, w dalszym ciągu zdarzają się błędne informacje dla pasażerów. Nieprawidłowości w zakresie informacji pasażerskiej są szczególnie dotkliwe dla pasażerów w związku z prowadzonymi inwestycjami i remontami na infrastrukturze kolejowej, gdyż mogą zakłócać przebieg podróży.

W opinii Prezesa UTK, należy mieć na uwadze, że kompleksowa i rzetelna informacja jest sprawą istotną nie tylko w kontekście komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale także wpływu na wizerunek całego transportu kolejowego. Nieprawidłowości dot. informacji pasażerskiej są bowiem źródłem skarg kierowanych przez pasażerów do Prezesa UTK.

Odnosząc się do wyjaśnienia PKP PLK S.A., że wysokość stawki kary dla PKP Intercity S.A. została ustalona przez Zarządcę w oparciu o metodologię przedstawioną we wcześniejszych decyzjach Prezesa UTK, należy podkreślić, że w przywołanych przez Zarządcę decyzjach Prezes UTK nie stwierdził, że każdy przewoźnik powinien mieć nałożoną karę adekwatną do ceny swoich biletów. Punktem odniesienia dla ustalenia wysokości stawki była cena biletów na pociągi dalekobieżne. Nie stoi na przeszkodzie, aby tę samą metodę można było zastosować przy określaniu wysokości stawki dla KM sp. z o.o., czy też innych przewoźników realizujących w większości przewozy regionalne. Jakość komunikatów pasażerskich powinna być na tym samym, wysokim poziomie, niezależnie od tego, czy informacja dotyczy pociągów dalekobieżnych, czy regionalnych.

Prezes UTK, w przypadku postanowień na rjp 2024/2025, obecnie, nie znajduje uzasadnienia dla różnicowania stawek kar za błędne komunikaty pasażerskie w oparciu o rozróżnienie przewoźników na dalekobieżnych i regionalnych. Ustalanie wysokości stawek w oparciu o kryterium podmiotowe nie byłoby przejrzyste i precyzyjne, o czym świadczy właśnie przykład spółki KM sp. z o.o., przewoźnika regionalnego, którego pociąg „Słoneczny” w okresie letnim kursuje nad polskie morze, a zatem realizuje przejazd dalekobieżny. Różnicowanie wysokości stawek w oparciu o kryterium przedmiotowe czyli wg. kategorii pociągu byłoby bardziej czasochłonne, zatem różnicowanie w ten sposób też nie znajduje uzasadnienia.

Mając na uwadze powyższą argumentację, Prezes UTK uznał, że nie ma obiektywnych przeszkód, aby kara za nieprawidłowości w przekazywaniu informacji pasażerskiej mogła być jednakowa dla przewoźników, bez podziału na dalekobieżnych i regionalnych, a tym samym przychylił się do wniosku KM sp. z o.o. w części dot. komunikatów pasażerskich.

§ 11 ust. 10 oraz § 21 ust. 18 Decyzji

Prezes UTK dokonał zmiany brzmienia ww. paragrafów w następującym zakresie:

1. § 11 ust. 10
 - dodanie pkt 2a w następującym brzmieniu:
„2a) utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych zawarte są w Załączniku nr 6.1;”
2. § 21 ust. 18 – dodanie do wykazu załączników nowego Załącznika nr 6.1 zatytułowanego:
„Załącznik nr 6.1 – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych;”

Powyższe zmiany mają charakter porządkujący i są następstwem modyfikacji brzmienia projektu negocjowanej umowy i Decyzji, dokonanej rozstrzygnięciem przez Prezesa UTK kwestii spornych, o których mowa w sentencji niniejszej Decyzji.

§ 21 ust. 2, 7, 9, 13 i 16 projektu negocjowanej umowy – wykreślone ustępy oraz modyfikacja § 21 ust. 4 i 8 projektu negocjowanej umowy (§ 21 ust. 3 i 6 Decyzji)

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a PKP IC będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 21 ust. 2, 7, 9, 13 i 16 projektu umowy zostały przez Prezesa UTK wykreślone jako nieadekwatne do istoty Decyzji.

Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, Strony nie mogą bowiem samodzielnie zmienić treści niniejszej Decyzji w żadnej formie, jak również nie mogą dostosować jej postanowień do zmieniających się przepisów prawa (§ 21 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 § 21 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 § 21 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 § 21 ust. 2 (zapisy nt. zmian umowy) i ust. 9 (zapisy nt. rozwiązania umowy) projektu negocjowanej umowy, dlatego również w tym przypadku nie został on uwzględniony w niniejszej Decyzji.

W § 21 ust. 6 Decyzji Prezes UTK zawarł następujący zapis: *Z zastrzeżeniem części **G Załącznika nr 13**, w przypadku niuregulowania 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 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, zobowiązuje się Zarządcę do poinformowania Prezesa UTK o aktualnym stanie zadłużenia.*

Powyższa modyfikacja podyktowana jest faktem, że 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.

W § 21 ust. 3 Decyzji zastąpiono obowiązek kierowania korespondencji m.in. na adresy wskazane w komparycji projektu negocjowanej umowy na obowiązek kierowania korespondencji m.in. na adresy Stron wskazane w nagłówku Decyzji. W ocenie Prezesa UTK zmiana była konieczna z uwagi na odmienną strukturę Decyzji i umowy.

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), 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*

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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)

(W Z Ó R)

U P O W A Ż N I E N I E

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

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

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

.....

(pieczęć i podpis osoby upoważniającej)

**ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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: km-regulamin@mazowieckie.com.pl oraz sekretariat@mazowieckie.com.pl.;

<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> IZ Warszawa
<input type="checkbox"/> IZ Kraków	<input type="checkbox"/> IZ Rzeszów	<input type="checkbox"/> IZ Wrocław
<input checked="" type="checkbox"/> IZ Lublin	<input checked="" type="checkbox"/> IZ Siedlce	<input type="checkbox"/> IZ Zielona Góra

2) zatwierdzonych regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzone do nich aneksy/zmiany na adres e-mail: km-regulamin@mazowieckie.com.pl oraz sekretariat@mazowieckie.com.pl;

<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> IZ Warszawa

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

- 3) zawiadomień o zarządzaniu przez IZ zamknięcia dla ruchu pociągów toru lub innego ograniczenia ruchu, dla umożliwienia wykonania robót (dawniej: „adres 13”) na adres e-mail: km-regulamin@mazowieckie.com.pl.

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

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

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

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

- 1) dla zawiadomień zwołujących komisję RTPR:

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

na przykład:

Komisja RTPR 15.12.2023 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

ZALĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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) lub (od stacji – do stacji) ****	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							
Koszty komunikacji zastępczej netto							
Różnica kosztów							
Sporządził ze strony Zarządcy:							
.....							

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

.....

(pieczęćka i podpis)

Objaśnienia:

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

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

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

**niepotrzebne skreślić.

*** w odstępstwie od definicji, o której mowa w § 1 pkt 13, okres trwania zamknięcia torowego lub jego część wnioskowany przez Przewoźnik.

**** jeżeli jest to do ustalenia

**ZAŁĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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. 7 Decyzji**

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: ¹⁾	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²⁾
Termin zamknięcia:	
1.Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 7 pkt...Decyzji ³⁾	
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów: (Ustalenia)..... Przewoźnik określił przewidywaną 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.712.6.2024.MGG
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 Przewoźnika¹:

.....
.....

**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 podstawie²..... 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 uzyskano³ cenę / ceny** , będącą ceną rynkową / będące cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;

¹ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

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

³ Należy podać cenę w zł i miernik przyjęty do kalkulacji ceny, np. wozokm, kurs itp.

- 5) w kalkulacji ceny / cen** usługi komunikacji zastępczej, o której mowa w pkt. 4, zostały uwzględnione koszty wynikające wyłącznie z działalności przewoźnika drogowego tj. koszt udostępnienia pojazdów drogowych i kierowców;
- 6) do realizacji usługi komunikacji zastępczej, liczba pojazdów drogowych została dostosowana do liczby pasażerów;
- 7) określając przebieg trasy, jak również wymogi dotyczące pojazdów drogowych, kierowano się w szczególności
.....
.....⁴

.....,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

⁴ Przewoźnik winien wskazać uzasadnienie racjonalności wprowadzenia np. tras pojazdów drogowych odmiennych od trasy odwołanych pociągów (np. relacje bezpośrednie z pominięciem przystanków).

ZAŁĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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 Przewoźnika¹:

.....
.....

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
.....², w ramach umowy/umów nr
.....³ o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Powyższe oznacza, że Przewoźnik nie korzysta z podwójnego finansowania kosztów komunikacji
zastępczej.

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

.....

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

.....

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

¹ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

² Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

ZALĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

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

Nazwa Przewoźnika

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

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

(pieczęć 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: ✂--✂@plk-sa.pl.

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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 niezawierający przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w pkt 4.2.12.1. Rozporządzenia 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 dotyczących:
 - a) odjazdów pociągów:
 - typ lub numer pociągu,
 - stacja lub stacje przeznaczenia,
 - przystanki pośrednie (w stosownych przypadkach),
 - peron lub tor,
 - planowa godzina odjazdu;
 - b) przyjazdów pociągów:
 - stacja lub stacje rozpoczynania biegu,
 - godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg,
 - typ lub numer pociągu,
 - peron lub tor, na który wjeżdża pociąg;
 - c) odstępstw:
 - typ lub numer pociągu,
 - stacja lub stacje przeznaczenia,
 - planowa godzina odjazdu,
 - stacja lub stacje rozpoczynania biegu,
 - planowa godzina przyjazdu,
 - od planu
- lub niewyłoszony, z zastrzeżeniem pkt 4;
- 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi danymi lub nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4;

- 4) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar umownych.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w niniejszym załączniku oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

Kontrola będzie prowadzona przez komisję powoływaną przez Przewoźnika. Do komisji może zostać powołany przedstawiciel właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt).
3. Przy przeprowadzaniu kontroli Przewoźnik wykorzystuje:
 - 1) rejestrator dźwięku (pliki dźwiękowe muszą przechowywać dane o dacie i godzinie wykonania nagrania na dwa sposoby – we właściwościach pliku audio i w postaci nagrania głosu osoby dokonującej kontroli), z którego nagranie stanowić będzie integralną część protokołu sporządzonego po przeprowadzonej kontroli, oraz
 - 2) rejestrator obrazu (kamera/cyfrowy aparat fotograficzny z prezentacją daty oraz godziny wykonania nagrania/zdjęcia), z którego nagranie stanowić będzie integralną część protokołu sporządzonego po przeprowadzonej kontroli.

Przewoźnik w terminie 7 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy kopię protokołu podpisanego przez wszystkich uczestników kontroli.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2 i 3, ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego, Przewoźnik składa niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni roboczych od daty stwierdzenia nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i ewentualną dokumentacją potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość.
5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia reklamacji w terminie 7 dni roboczych od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca reklamacji oraz związana z nią dokumentacja jest przesyłana pocztą elektroniczną na adresy e-mail:
 - 1) po stronie Zarządcy – właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt);
 - 2) po stronie Przewoźnika – wskazany w § 6 pkt 7 lit. b Decyzji.
7. W przypadku potwierdzenia nieprawidłowości z przyczyn leżących po stronie Zarządcy w wygłoszeniu lub w podaniu informacji o pociągu – protokołem, o którym mowa w ust. 3, lub uznaniem przez Zarządcę reklamacji, o której mowa w ust. 4, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne wynikające z wielokrotności stawki 55,00 zł, i tak:
 - 1) 3-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
 - 2) 5-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
 - 3) 10-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi, 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. Urządzenia, o których mowa w zdaniu powyżej, muszą być odpowiednio oznaczone jako będące w trakcie testów systemu. Zarządca poinformuje pisemnie przewoźnika na adres e-mail: sekretariat@mazowieckie.com.pl i zamieści informacje na danej stacji/danym przystanku osobowym, dostępną dla podróżnych wskazującą o trwającym testowaniu urządzeń informacji pasażerskiej megafonowej lub wizualnej, poprzez zamieszczenie stosownych ogłoszeń w gablotach informacyjnych oraz pisemnego oznaczenia „TEST” na testowanych wyświetlaczach. Zarządca po zakończeniu fazy testów systemu informacji pasażerskiej na stacjach i przystankach, osobowych, na których odbywało się testowanie, poinformuje o tym fakcie Przewoźnika, przesyłając stosowne zawiadomienie na ww. adres e-mail: sekretariat@mazowieckie.com.pl.
9. Przewoźnik nie nalicza kar za niewyświetlone informacje o pociągu prawidłowo zapowiedzianym w komunikacie megafonowym, w przypadku gdy brak wyświetlenia informacji wynika z braku zasilania lub awarii.

ZAŁĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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, 15, 16 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 będzie naliczać kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 3 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.

Zarządca, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, będzie przekazywać Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail: [zsk--zsk@mazowieckie.com.pl](mailto:zsk@mazowieckie.com.pl) lub [zsk--zsk@mazowieckie.com.pl](mailto:zsk@mazowieckie.com.pl) i telefonicznie pod nr [zsk--zsk](tel:226222222) lub [zsk--zsk](tel:226222222).
6. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. Zgłoszenia dotyczące międzytorzy objętych usługą utrzymania czystości peronów i dróg dojazdu zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są weryfikowane 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 6.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO
UTRZYMANIA ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH UŁATWIAJĄCYCH PORUSZANIE SIĘ
OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI I OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI
PORUSZANIA SIĘ NA STACJACH I PRZYSTANKACH KOLEJOWYCH**

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 17a 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 7 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 **50,00 zł** za każdy dzień w okresie powyżej 7 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
5. Przewoźnik będzie naliczać kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 7 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.
Zarządca, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, będzie przekazywać Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail: [zsk--zsk@mazowieckie.com.pl](mailto:zsk@mazowieckie.com.pl) lub zsk--zsk@mazowieckie.com.pl i telefonicznie pod nr [zsk--zsk](tel:226363636) lub [zsk--zsk](tel:226363636).
6. W uzasadnionych przypadkach, tj. udokumentowanego przez Zarządcę lub podmiot serwisujący, z którym Zarządca ma zawartą umowę na obsługę urządzeń technicznych służących do obsługi osób niepełnosprawnych i osób ograniczonej możliwości poruszania się, braku możliwości naprawy takiego urządzenia w terminie 7 dni, czas na usunięcie nieprawidłowości może zostać na wniosek Zarządcy wydłużony, a naliczanie kary umownej zostaje przez Przewoźnika zawieszona na okres wskazany jako niezbędny do usunięcia nieprawidłowości. O konieczności wydłużenia tego okresu Zarządca powiadamia Przewoźnika kanałami komunikacji wskazanymi w ust. 5, każdorazowo określając nowy termin na usunięcie nieprawidłowości i uzasadnienie zmiany terminu.
7. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. 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 zgłoszenia Przewoźnika.

ZALĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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.

ZAŁĄCZNIK NR 7.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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.712.6.2024.MGG
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 POMIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tego tytułu.
2. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 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 lub z bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu.

ZAŁĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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

**ZALĄCZNIK NR 9 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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: sk--sk@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.

ZAŁĄCZNIK NR 9.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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	Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd planowanego pociągu na odwołanej trasie lub jej części *) [zł]	Kara umowna*) (25% z kol. 9) [zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Razem [zł]

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko)

Tel:

Dnia:

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

.....
(pieczęć i podpis)

*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

**ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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 POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD
W ZAKRESIE JEJ ZAMAWIANIA**

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu wykorzystywania zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz korzystania z OIU z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie ich zamawiania, o których mowa w podrozdziale 4.2. ust. 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.712.6.2024.MGG
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 „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., 03 - 802 Warszawa, ul. Lubelska 26 i wysłana na wskazany powyżej adres Przewoźnika.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku, gdy termin płatności przypada na dzień uznany ustawowo za wolny od pracy lub na sobotę, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem ustawowo wolnym od pracy ani sobotą.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza ☒--☒--Wydział Zabezpieczenia Przewozów, nr tel. ☒--☒--, adres e-mail: ☒--☒--@mazowieckie.com.pl.
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika: 33 1130 1017 0020 0972 8020 0006, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

ZAŁĄCZNIK NR 12 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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

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. 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.
3. Wartość odszkodowania wyznaczana jest jako suma kwot wynikających z udziału procentowego przypisanego Zarządcy w łącznym opóźnieniu poszczególnych pociągów, pomniejszona o sumę rekompensat wypłaconą Przewoźnikowi przez Zarządcę w RJP 2024/2025.
4. W terminie do 18 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) 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.
5. 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, na którą przewoźnik wystawia notę obciążeniową.
6. Odszkodowanie płatne jest w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Przewoźnika Zarządcy. W przypadku, gdy termin płatności przypada na dzień uznany ustawowo za wolny od pracy lub na sobotę, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem ustawowo wolnym od pracy ani sobotą.

ZAŁĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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:
 - 1) Aplikację SEPE2, w zakresie informacji zawartych w ust. 2 pkt 1) – 6), zgodnie z listą użytkowników stanowiącą **Załącznik nr 13.1**;
 - 2) Interfejs informatyczny RJ-SEPE w zakresie informacji zawartych w ust. 2 pkt 7).
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. W ramach dostępu do modułu widoczne są wszystkie bieżące wydarzenia trwające oraz po ich zakończeniu przez okres 72 godzin. Po tym terminie pozostają widoczne dla Przewoźnika wydarzenia zarejestrowane z winy Przewoźnika oraz z przyczyn zewnętrznych i wtórnych (które są niezależne od Zarządcy i innych przewoźników);
 - 7) Interfejs RJ-SEPE – umożliwiający cykliczne (co 30 minut) przygotowanie i udostępnienie Przewoźnikowi za pośrednictwem technologii usług sieciowych Web Services, danych

dotyczących planowanego rozkładu jazdy pociągów oraz jego bieżącej i prognozowanej realizacji, zgodnie ze specyfikacją, która stanowi **Załącznik nr 13.3**.

B. Licencja

3. Ustala się, iż Zarządcy przysługują wszelkie prawa autorskie, w tym prawa majątkowe i prawa zależne do Aplikacji SEPE2 oraz Interfejsu RJ-SEPE, 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 wydaniem 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 oraz Interfejsu RJ-SEPE, 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 oraz Interfejsu RJ-SEPE, 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 oraz Interfejsu RJ-SEPE łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłacona przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 31.

C. Oświadczenia i zobowiązania Stron Usługi

8. Niniejszym zapewnia się, 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) zobowiązują się do współdziałania przy świadczeniu Usługi w granicach i na zasadach określonych Decyzją.
9. Zobowiązuje się Zarządcę do terminowego i fachowego wykonania Usługi, z zachowaniem należytej staranności oraz postępowania zgodnie z najlepszymi praktykami przy jej realizacji.
10. Zobowiązuje się Przewoźnika 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 dokonania modyfikacji treści 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 przekaze Przewoźnikowi potwierdzenie zrealizowania zgłoszenia drogą elektroniczną na adres e-mail: ✂--✂@mazowieckie.com.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 umożliwia 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. Zobowiązuje się Przewoźnika 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. Zobowiązuje się Przewoźnika do bieżącej aktualizacji kont użytkowników Aplikacji SEPE2 i informowania Zarządcy o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
 17. Zobowiązuje się Zarządcę 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. Zastrzega się prawo Zarządcy 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.: ☒--☒
e-mail: ☒--☒@mazowieckie.com.pl

b) ☒--☒ tel.: ☒--☒
e-mail: ☒--☒@mazowieckie.com.pl

23. Zobowiązuje się Zarządcę i Przewoźnika do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego świadczenia Usługi.

E. SLA (Service Level Agreement)

24. Zarządca przekazuje Przewoźnikowi następujące kanały komunikacji do zgłaszania awarii Aplikacji SEPE2 oraz Interfejsu RJ-SEPE, dostępne 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu:

- 1) ☒--☒ - 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. Strona nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie Usługi, jeżeli zostało to spowodowane siłą wyższą.

30. 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

31. Za realizację Usługi w okresie rozliczeniowym oraz udzielenie licencji, o której mowa w części B, Strony ustalają następujące opłaty miesięczne:

- 1) w zakresie udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2:
 - a) 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;

- b) 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;
- c) 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;
- d) 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;

- 2) w zakresie udostępniania danych poprzez Interfejs RJ-SEPE – opłata miesięczna w kwocie **2 197,00 zł netto** za każde konto dostępowe.

Wynagrodzenie, o którym mowa w pkt, 1) i 2), zostanie powiększone o należny podatek od towarów i usług (VAT), zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

32. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 31 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.
33. Brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 lub Interfejsu RJ-SEPE, 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. 31, za każdy dzień braku możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 lub Interfejsu RJ-SEPE.
34. Przewoźnik zgłasza brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 lub Interfejsu RJ-SEPE drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w ust. 24 pkt 2.
35. 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.
36. 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.
37. 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 lub Interfejsu RJ-SEPE 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.
38. **Częściowe wypowiedzenie** świadczonej Usługi poprzez Aplikację SEPE2 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 Strony uznają następujące zdarzenia:

- 1) nieuregulowanie przez Przewoźnika wynagrodzenia za dwa pełne miesiące świadczenia Usługi,
 - 2) niezpełnienie/brak wpłaty gwarancji finansowej zgodnie z zasadami określonymi w § 14 Decyzji, w zakresie dotyczącym Usługi,
 - 3) naruszenie przez Przewoźnika obowiązku określonego w ust. 37,
 - 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.
39. W przypadku częściowego wypowiedzenia Usługi przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 38, pozostałe postanowienia Decyzji zachowują swoją ważność i nadal obowiązują.
40. Do zobowiązań Stron dotyczących Usługi, w tym do częściowego wypowiedzenia Decyzji przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 38, nie stosuje się trybu przewidzianego w § 21 ust. 6 Decyzji. Wygaśnięcie Decyzji wywołuje jednak skutek także w zakresie Usługi.

ZAŁĄCZNIK NR 13.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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.	✂--✂	✂--✂	SRJ500269	1, 3, 4, 5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
2.	✂--✂	✂--✂	SRJ000460	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
3.	✂--✂	✂--✂	SRJ000469	1, 2, 3, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
4.	✂--✂	✂--✂	SRJ003622	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
5.	✂--✂	✂--✂	SRJ005416	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
6.	✂--✂	✂--✂	SRJ004401	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
7.	✂--✂	✂--✂	SRJ500059	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
8.	✂--✂	✂--✂	SRJ005798	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
9.	✂--✂	✂--✂	SRJ500392	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
10.	✂--✂	✂--✂	SRJ500457	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
11.	✂--✂	✂--✂	SRJ000477	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
12.	✂--✂	✂--✂	SRJ004093	1, 3, 4, 5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
13.	✂--✂	✂--✂	SRJ500221	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
14.	✂--✂	✂--✂	SRJ000466	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
15.	✂--✂	✂--✂	SRJ000472	1, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
16.	✂--✂	✂--✂	SRJ000482	1, 3	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
17.	✂--✂	✂--✂	SRJ000491	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
18.	✂--✂	✂--✂	SRJ003538	1, 3, 4, 5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
19.	✂--✂	✂--✂	SRJ000485	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

20.	✂--✂	✂--✂	SRJ003240	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
21.	✂--✂	✂--✂	SRJ500280	5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
22.	✂--✂	✂--✂	SRJ000470	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
23.	✂--✂	✂--✂	SRJ000476	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
24.	✂--✂	✂--✂	SRJ500458	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
25.	✂--✂	✂--✂	SRJ005023	1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
26.	✂--✂	✂--✂	SRJ005277	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
27.	✂--✂	✂--✂	SRJ005343	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
28.	✂--✂	✂--✂	SRJ005342	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
29.	✂--✂	✂--✂	SRJ005341	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
30.	✂--✂	✂--✂	SRJ005891	5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
31.	✂--✂	✂--✂		1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
32.	✂--✂	✂--✂		1, 2, 3, 4, 5, 6	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
33.	✂--✂	✂--✂		1, 3, 4, 5	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

*)- 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

ZAŁĄCZNIK NR 13.2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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 nr 60/012/0175/24 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)	Adres IP ****)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.										
2.										
3.										
4.										
5.										
6.										

*) - Skrót 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 13.3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

SPECYFIKACJA INTERFEJSU RJ-SEPE

1. Sposób komunikacji:

Usługa realizowana jest za pomocą technologii usług sieciowych „Web Services”.

Przekazywanie/pobieranie danych odbywa się na zasadzie „zdalnego wywoływania procedur”.

Usługa jest zgodna ze standardami:

- WS-I Basic Profile 1.1 (SOAP 1.1)
- WS-I Basic Security Profile 1.0 (WS-Security – Username Token)

Przy wywoływaniu metod usług konieczne jest przekazywanie danych logowania (login/hasło) w celu uwierzytelnienia Użytkownika. Dane logowania przekazywane są na poziomie wiadomości SOAP w nagłówku (wymagana obsługa WS-Security – Username Token), **nie są** to dane uwierzytelniania na poziomie transportu HTTP/HTTPS (Basic Authentication).

Szczegółowy opis formatu przekazywania danych logowania:

<http://docs.oasis-open.org/wss/2004/01/oasis-200401-wss-username-token-profile-1.0.pdf> - strona 10, linie 198 – 210.

2. Adres usługi:

<https://ws.plk-sa.pl/PLKServices/RJ/v1.0/RJService.svc>

3. Wykaz udostępnianych metod (funkcjonalności):

1)

RozkladJazdyPasV1 PobierzRozkladJazdyPasV1()*Pobiera nagłówki i trasy pociągów pasażerskich**Parametry**Zwracana wartość***Typ: RozkladJazdyPasV1****Obiekt zawierający listę pozycji pociągów i listę pozycji w trasach pociągów pasażerskich.**

2)

RozkladJazdyTowV1 PobierzRozkladJazdyTowV1()*Pobiera nagłówki i trasy pociągów towarowych**Parametry**Zwracana wartość***Typ: RozkladJazdyTowV1****Obiekt zawierający listę pozycji pociągów i listę pozycji w trasach pociągów towarowych.**

3)

List<SlovníkiPozycja> PobierzSlovníki()*Umożliwia pobranie słowników w postaci wspólnej listy**Parametry**Zwracana wartość***Typ: List<SlovníkiPozycja>****Lista danych słownikowych.**

4. Wykaz typów:

1)

RozkładJazdyPasV1					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	List<PociagiPasV1Pozycja>	NIE	PociagiPozycje	Lista pozycji pociągów	
2.	List<TrasyPasV1Pozycja>	NIE	TrasyPozycje	Lista pozycji tras pociągów	

2)

PociagiPasV1Pozycja					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	IdSEPE	Identyfikator pociągu z SEPE	
2.	String	TAK	NazwaPociagu	Nazwa pociągu	Maksymalnie 20 znaków
3.	String	NIE	NumerPociagu	Numer pociągu (nadawany przy konstrukcji pociągu)	Maksymalnie 10 znaków. Zasadniczo zawiera cyfry i ew. ukośnik, np. „7100/1”. Wyjątek stanowią rzadkie przypadki przejazdów technicznych, bez rozkładu planowego, gdzie wartość może być dowolnym tekstem.
4.	String	TAK	NumerMiedzynarodowy	Numer międzynarodowy	Maksymalnie 10 znaków
5.	Int32	NIE	NumerZamowienia	Numer zamówienia z SKRJ	Gdy brak w rozkładzie planowym – 0
6.	DateTime	NIE	DataPociagu	Data uruchomienia pociągu z SEPE	Data bez czasu. Yyyy-MM-dd
7.	DateTime	NIE	DataPierwotna	Pierwotna data uruchomienia pociągu z SEPE	Data bez czasu. Yyyy-MM-dd
8.	String	TAK	NumerWniosku	Numer wniosku z SKRJ	Maksymalnie 40 znaków
9.	DateTime	NIE	DataWniosku	Data wniosku z SKRJ	Data i czas. Yyyy-MM-dd HH:mm:ss
10.	Byte	NIE	IdPrzewoznika	Identyfikator przewoźnika	Identyfikator pochodzący ze słownika przewoźników
11.	Byte	NIE	IdRodzajuRJ	Identyfikator rodzaju rozkładu jazdy	Identyfikator pochodzący ze słownika rodzajów RJ
12.	Int16	NIE	IdRodzajuPoc	Identyfikator rodzaju pociągu	Identyfikator pochodzący ze słownika rodzajów pociągów
13.	Boolean	NIE	Zaplanowany	Czy pociąg jest zaplanowany	
14.	Boolean	NIE	Kursujacy	Czy pociąg jest kursujący	
15.	Byte	NIE	Zamkniecie	Czy pociąg jedzie w zamknięciu	
16.	Byte	NIE	Rezygnacja	Rezygnacja z przejazdu	
17.	Nullable<DateTime>	TAK	DataRezygnacji	Data rezygnacji	Data i czas. Yyyy-MM-dd HH:mm:ss Jeśli brak rezygnacji (Rezygnacja = 0) – wartość NULL
18.	Int32	NIE	IdStacjiPocz	Identyfikator stacji początkowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
19.	Int32	NIE	IdStacjiKonc	Identyfikator stacji końcowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
20.	Int32	NIE	IdRelacjiPocz	Identyfikator relacji początkowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
21.	Int32	NIE	IdRelacjiKonc	Identyfikator relacji końcowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji

3)

TrasyPasV1Pozycja					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	IdSEPE	Identyfikator pociągu z SEPE	
2.	Byte	NIE	LpTrasy	Liczba porządkowa (numer kolejny stacji w trasie)	
3.	String	NIE	NumerPociagu	Numer pociągu w trasie (z jakim pociąg odjeżdża z danej stacji/posterunku)	Maksymalnie 10 znaków. Zasadniczo tylko cyfry, np. „7100”. Wyjątek stanowią rzadkie przypadki przejazdów technicznych, bez rozkładu planowego, gdzie wartość może być dowolnym tekstem.
4.	Int32	NIE	IdStacji	Identyfikator stacji	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
5.	Nullable<DateTime>	TAK	PrzyjazdPlan	Czas przyjazdu planowego	Na pierwszej stacji w trasie ma wartość NULL
6.	Nullable<DateTime>	TAK	PrzyjazdRzecz	Czas przyjazdu rzeczywistego	Na pierwszej stacji w trasie ma wartość NULL
7.	Nullable<DateTime>	TAK	OdjazdPlan	Czas odjazdu planowego	Na ostatniej stacji w trasie ma wartość NULL
8.	Nullable<DateTime>	TAK	OdjazdRzecz	Czas odjazdu rzeczywistego	Na ostatniej stacji w trasie ma wartość NULL
9.	Boolean	NIE	Zatwierdzenie	Czy przejazd (/rzeczywisty czas przejazdu) przez stację został zatwierdzony	
10.	Boolean	NIE	PociagStoj	Czy nastąpiło zatrzymanie nie przewidziane w rozkładzie jazdy (na danej stacji)	
11.	Int32	NIE	Km	Droga kumulowana	W metrach (narastająco od pierwszej stacji)

UWAGI:

- Pola „PrzyjazdRzecz” / „OdjazdRzecz” są zawsze wypełnione (z wyjątkiem odpowiednio pierwszej / ostatniej stacji) i wskazują dwa stany:
 - jeśli pole Zatwierdzenie ma wartość „False” : prognozowaną datę i godzinę przyjazdu/odjazdu pociągu
 - jeśli pole Zatwierdzenie ma wartość „True” : rzeczywistą datę i godzinę przyjazdu/odjazdu pociągu

4)

RozkladJazdyTowV1					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	List<PociagiTowV1Pozycja>	NIE	PociagiPozycje	Lista pozycji pociągów	
2.	List<TrasyTowV1Pozycja>	NIE	TrasyPozycje	Lista pozycji tras pociągów	

5)

PociagiTowV1Pozycja					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	IdSEPE	Identyfikator pociągu z SEPE	
2.	String	NIE	NumerPociagu	Numer pociągu (nadawany przy konstrukcji pociągu)	Maksymalnie 10 znaków. Zasadniczo zawiera cyfry i ew. ukośnik, np. „,7100/1”. Wyjątek stanowią rzadkie przypadki przejazdów technicznych, bez rozkładu planowego, gdzie wartość może być dowolnym tekstem.
3.	String	TAK	NumerMiedzynarodowy	Numer międzynarodowy	Maksymalnie 10 znaków
4.	Int32	NIE	NumerZamowienia	Numer zamówienia z SKRJ	Gdy brak w rozkładzie planowym – 0
5.	DateTime	NIE	DataPociagu	Data uruchomienia pociągu z SEPE	Data bez czasu. Yyyy-MM-dd
6.	DateTime	NIE	DataPierwotna	Pierwotna data uruchomienia pociągu z SEPE	Data bez czasu. Yyyy-MM-dd
7.	String	TAK	NumerWniosku	Numer wniosku z SKRJ	Maksymalnie 40 znaków
8.	DateTime	NIE	DataWniosku	Data wniosku z SKRJ	Data i czas. Yyyy-MM-dd HH:mm:ss
9.	Byte	NIE	IdPrzewoznika	Identyfikator przewoźnika	Identyfikator pochodzący ze słownika przewoźników
10.	Byte	NIE	IdRodzajuRJ	Identyfikator rodzaju rozkładu jazdy	Identyfikator pochodzący ze słownika rodzajów RJ
11.	Int16	NIE	IdRodzajuPoc	Identyfikator rodzaju pociągu	Identyfikator pochodzący ze słownika rodzajów pociągów
12.	Boolean	NIE	Zaplanowany	Czy pociąg jest zaplanowany	
13.	Boolean	NIE	Kursujacy	Czy pociąg jest kursujący	
14.	Byte	NIE	Zamkniecie	Czy pociąg jedzie w zamknięciu	
15.	Byte	NIE	Rezygnacja	Rezygnacja z przejazdu	
16.	Nullable<DateTime>	TAK	DataRezygnacji	Data rezygnacji	Data i czas. Yyyy-MM-dd HH:mm:ss Jeśli brak rezygnacji (Rezygnacja = 0) – wartość NULL
17.	Int32	NIE	IdStacjiPocz	Identyfikator stacji początkowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
18.	Int32	NIE	IdStacjiKonc	Identyfikator stacji końcowej	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
19.	String	TAK	UwagiPrzewoznika	Uwagi przewoźnika	

6)

TrasyTowV1Pozycja					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	IdSEPE	Identyfikator pociągu z SEPE	
2.	Byte	NIE	LpTrasy	Liczba porządkowa (numer kolejny stacji w trasie)	
3.	String	NIE	NumerPociagu	Numer pociągu w trasie (z jakim pociąg odjeżdża z danej stacji/posterunku)	Maksymalnie 10 znaków. Zasadniczo tylko cyfry, np. „7100”. Wyjątek stanowią rzadkie przypadki przejazdów technicznych, bez rozkładu planowego, gdzie wartość może być dowolnym tekstem.
4.	Int32	NIE	IdStacji	Identyfikator stacji	Identyfikator pochodzący ze słownika stacji
5.	Nullable<DateTime>	TAK	PrzyjazdPlan	Czas przyjazdu planowego	Na pierwszej stacji w trasie ma wartość NULL
6.	Nullable<DateTime>	TAK	PrzyjazdRzecz	Czas przyjazdu rzeczywistego	Na pierwszej stacji w trasie ma wartość NULL
7.	Nullable<DateTime>	TAK	OdjazdPlan	Czas odjazdu planowego	Na ostatniej stacji w trasie ma wartość NULL
8.	Nullable<DateTime>	TAK	OdjazdRzecz	Czas odjazdu rzeczywistego	Na ostatniej stacji w trasie ma wartość NULL
9.	Boolean	NIE	Zatwierdzenie	Czy przejazd (/rzeczywisty czas przejazdu) przez stację został zatwierdzony	
10.	Boolean	NIE	PociagStoj	Czy nastąpiło zatrzymanie nie przewidziane w rozkładzie jazdy (na danej stacji)	
11.	Int32	NIE	Km	Droga kumulowana	W metrach (narastająco od pierwszej stacji)
12.	String	TAK	SeriaLokPlan	Seria lokomotywy (planowa)	Maksymalnie 50 znaków. Maksymalnie 3 lokomotywy.
13.	Nullable<Int16>	TAK	DlugoscPocPlan	Długość pociągu (planowa)	W metrach do 2000
14.	Nullable<Int16>	TAK	BruttoPocPlan	Brutto pociągu (planowe)	Brutto do 10000

UWAGI:

1. Pola „PrzyjazdRzecz” / „OdjazdRzecz” są zawsze wypełnione (z wyjątkiem odpowiednio pierwszej / ostatniej stacji) i wskazują dwa stany:
 - a) jeśli pole Zatwierdzenie ma wartość „False” : prognozowaną datę i godzinę przyjazdu/odjazdu pociągu
 - b) jeśli pole Zatwierdzenie ma wartość „True” : rzeczywistą datę i godzinę przyjazdu/odjazdu pociągu

7)

SłownikiPozycja					
Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	IdSłownika	Identyfikator rodzaju słownika	
2.	Int32	NIE	Id	Identyfikator	
3.	String	NIE	Nazwa	Nazwa	

Dane te można rozbić na poniższe słowniki (w celu powiązania z pozostałymi danymi):

- Rodzaje słowników:

Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	Id	Identyfikator rodzaju słownika	
2.	String	NIE	Nazwa	Nazwa rodzaju słownika	Maksymalnie 50 znaków

- Przewoźnicy:

Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Byte	NIE	Id	Identyfikator przewoźnika	
2.	String	NIE	Nazwa	Nazwa przewoźnika	Maksymalnie 25 znaków

- Rodzaje rozkładów:

Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Byte	NIE	Id	Identyfikator rodzaju RJ	
2.	String	NIE	Nazwa	Nazwa rodzaju RJ	Maksymalnie 20 znaków

- Rodzaje pociągów:

Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int16	NIE	Id	Identyfikator rodzaju pociągu	
2.	String	NIE	Nazwa	Nazwa rodzaju pociągu	Maksymalnie 10 znaków

- Stacje:

Lp.	Typ	Może być NULL?	Zmienna	Opis	Uwagi
1.	Int32	NIE	Id	Identyfikator stacji	
2.	String	NIE	Nazwa	Nazwa stacji	Maksymalnie 30 znaków

5. Dodatkowe informacje:

Odpowiadające sobie typy w .NET, WSDL, JAVA:

Typ .NET	Może być NULL?	Definicja w WSDL-u	Typ JAVA	Może być NULL?
Byte	NIE	<xs:element type="xs:byte"/>	byte	NIE
Int16	NIE	<xs:element type="xs:short"/>	short	NIE
Int32	NIE	<xs:element type="xs:int"/>	int	NIE
Int64	NIE	<xs:element type="xs:long"/>	long	NIE
Single	NIE	<xs:element type="xs:float"/>	float	NIE
Double	NIE	<xs:element type="xs:double"/>	double	NIE
Boolean	NIE	<xs:element type="xs:boolean"/>	boolean	NIE
DateTime	NIE	<xs:element type="xs:dateTime"/>	-	-
Nullable<Byte>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:byte"/>	Byte	TAK
Nullable<Int16>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:short"/>	Short	TAK
Nullable<Int32>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:int"/>	Integer	TAK
Nullable<Int64>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:long"/>	Long	TAK
Nullable<Single>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:float"/>	Float	TAK
Nullable<Double>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:double"/>	Double	TAK
Nullable<Boolean>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:boolean"/>	Boolean	TAK
Nullable<DateTime>	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:dateTime"/>	DateTime	TAK
String	TAK	<xs:element nillable="true" type="xs:string"/>	String	TAK

ZAŁĄCZNIK NR 14 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.6.2024.MGG
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 z dnia roku znak: DRR-WRRR.712.6.2024.MG, zastępującej umowę pomiędzy Przewoźnikiem a Beneficjentem o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 (zwanej dalej „Decyzją”).

Gwarant zobowiązuje się nieodwołalnie i bezwarunkowo, niezależnie od ważności i skutków prawnych Decyzji, 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 Decyzji 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 Decyzji 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 Decyzji, 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 przypadłaby 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 przypadłaby 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 doręczonego Gwarantowi w sposób przewidziany dla składania żądania zapłaty,
- 3) gdy świadczenia Gwaranta z tytułu niniejszej Gwarancji osiągną kwotę Gwarancji, zwrócenia Gwarantowi przez Beneficjenta niniejszej Gwarancji w Terminie jej ważności poprzez złożenie oświadczenia podpisanego przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta i doręczonego Gwarantowi w sposób przewidziany dla składania żądania zapłaty.

Gwarant się zgadza, że żadna zmiana lub uzupełnienie lub jakakolwiek modyfikacja warunków Decyzji lub usług, które mają zostać wykonane zgodnie z wymienioną powyżej Decyzją, 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 Decyzji 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.712.6.2024.MGG O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

ZASADY WSTĘPU I WYDAWANIA ZEZWOLEŃ NA WSTĘP DO CZYNNEJ KABINY MASZYNISTY POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAPĘDEM EKSPLOATOWANEGO PRZEZ PRZEWOŹNIKA

DLA PRACOWNIKÓW ZARZĄDCY NA ROZKŁAD JAZDY 2024/2025

1. Przewoźnik zezwala na przejazd uprawnionego pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Zarządcę, wg wzoru zawartego w Załączniku 10 do Regulaminu.
2. Wykaz uprawnionych stanowisk, dla których będą wystawiane zezwolenia zawiera Załącznik 10 do Regulaminu.
3. Pracownicy Zarządcy, o których mowa w ust. 1 mogą wejść i wykonywać w niezbędnym zakresie czynności pracownicze w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego, tj.:
 - 1) monitorowanie bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, zachowania własnych pracowników Zarządcy,
 - 2) monitorowanie prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, np. poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.
4. Zezwolenia o których mowa w ust. 1, wystawiane są na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025.
5. Pracownik legitymujący się zezwoleniem, o którym mowa w ust. 1, w czasie przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego obsługującego przejazd pociągu pasażerskiego, **zobowiązany jest posiadać bilet uprawniający do przejazdu danym pociągiem.**
6. Zarządca przedstawia Przewoźnikowi po wejściu w życie rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 imienny wykaz pracowników wraz z pełnią funkcją (stanowiskiem), którym wydano zezwolenie lub zezwolenie uległo prolongacie, w przypadku wydania zezwolenia wieloletniego (w przypadku oznaczenia zezwolenia niepowtarzalnym numerem).
7. Zarządca obowiązany jest do aktualizacji wykazu pracowników, którym wydano zezwolenie lub zezwolenie uległo prolongacie, nie rzadziej niż raz na kwartał, do 15 dnia miesiąca następnego.
8. W przypadku utraty lub zagubienia zezwolenia przez pracownika Zarządcy, Zarządca informuje o tym niezwłocznie Przewoźnika, podając imienne dane pracownika oraz numer zagubionego zezwolenia – numer zagubionego zezwolenia zostanie tym samym usunięty z wykazu pracowników, o którym mowa w ust. 6.
9. O konieczności przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika e-mailem, wysłanym na adresy: ✂--✂ @mazowieckie.com.pl oraz

✂--✂@mazowieckie.com.pl_(ewentualnie telefonicznie na numer telefonu określony w §6 pkt 3), co najmniej 12 godzin przed jego rozpoczęciem, z podaniem imienia i nazwiska pracownika realizującego przejazd, numeru pociągu, daty przejazdu, początku i końca trasy przejazdu oraz numeru zezwolenia posiadanego przez pracownika. O mającym się odbyć przejeździe dyspozytor Przewoźnika powiadomi maszynistę pociągu za pośrednictwem kierownika pociągu. W przypadkach szczególnych wstęp i przejazd w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego możliwy będzie po wydaniu drużynie pociągowej rozkazu pisemnego, wg zasad określonych w §68 instrukcji Ir-1.

10. W przypadku gdy korzystający z przejazdu zamierza rozpocząć go w innym miejscu, niż było określone w powiadomieniu, pracownik Zarządcy zobowiązany jest zgłosić ten fakt kierownikowi pociągu, który powiadania maszynistę pociągu o potrzebie udostępnienia wejścia do kabiny.
11. Korzystający z imiennego zezwolenia zobowiązany jest bez uprzedniego wezwania ze strony maszynisty przedstawić mu posiadane zezwolenie wraz z dowodem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza zezwolenia.
12. Wejście do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego jest możliwe wyłącznie w czasie postoju pociągu. Pracownik Zarządcy po uzyskaniu dostępu do kabiny, zobowiązany jest zająć miejsce w kabinie wskazane przez maszynistę. Maszynista zobowiązany jest pouczyć pracownika Zarządcy o sposobie awaryjnego zatrzymania pociągu i awaryjnej ewakuacji z kabiny maszynisty. Pracownik Zarządcy winien zapoznać się z instrukcją ewakuacji z kabiny maszynisty pojazdu kolejowego, jeśli taka instrukcja znajduje się w kabinie maszynisty pojazdu kolejowego.
13. Zarządca oświadcza, że pracownicy dla których wystawił zezwolenia ukończyli odpowiednie przeszkolenie w zakresie zasad bhp obowiązujących pracowników podczas wsiadania/wysiadania do/z pojazdu kolejowego, szczególnie pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy).
14. Pracownicy Zarządcy zobowiązani są znać zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz posiadać wiedzę w zakresie sygnalizacji kolejowej.
15. Zarządca przyjmuje do wiadomości, że każdy pracownik korzystający z zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty, jest uprawniony do wstępu do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego tylko w zakresie zgłoszonego przejazdu, dokonanego zgodnie z ust. 9. Zarządca ponosi wyłączną odpowiedzialność za szkody mogące powstać podczas przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego nieuprawnionych pracowników Zarządcy, w tym pracowników posiadających zezwolenie lub pracowników którym wygasło uprawnienie do wstępu do czynnej kabiny maszynisty, a którym Zarządca nie cofnął wystawionego zgodnie z ust. 1 zezwolenia.
16. W przypadku utraty przez pracownika korzystającego z zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego, uprawnienia do wstępu do czynnej kabiny maszynisty, Zarządca zobowiązany jest niezwłocznie cofnąć wydane takiemu pracownikowi zezwolenie i poinformować o tym fakcie Przewoźnika.
17. Zarządca ponosi pełną odpowiedzialność za działanie lub zaniechanie działania pracowników Zarządcy przebywających w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego, dla których wydał zezwolenie, jak również za wszelkie szkody poniesione przez pracowników Zarządcy podczas lub w związku z przebywaniem w kabinie maszynisty, chyba że szkody te powstały z wyłącznej winy Przewoźnika i pracowników Przewoźnika.
18. W przypadku konieczności wykonania przez maszynistę określonych czynności poza kabiną maszynisty, pracownik Zarządcy odbywający przejazd w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego zobowiązany jest opuścić kabinę i przejść do ogólnodostępnej przestrzeni pasażerskiej.

19. Niezależnie od posiadania przez pracownika Zarządcy imiennego zezwolenia, maszynista Przewoźnika ma prawo odmówić pracownikowi Zarządcy przejazdu w kabinie maszynisty pojazdu kolejowego, podając uzasadnienie odmowy. W szczególności dotyczy to:
 - 1) ograniczenia liczby osób przebywających w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego,
 - 2) zakazu wstępu do kabiny maszynisty w sytuacjach nadzwyczajnych.
20. W trakcie przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego, pracownik Zarządcy zobowiązany jest do:
 - 1) dokonania adnotacji w Książce pokładowej pojazdu kolejowego (część II) o realizowanym przejeździe w kabinie maszynisty, z podaniem: daty i godziny przejazdu, stanowiska służbowego, jednostki organizacyjnej, odcinka przejazdu, celu przejazdu oraz numeru posiadanego zezwolenia na wstęp do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego – wprowadzone adnotacje zobowiązany jest potwierdzić własnoręcznym podpisem,
 - 2) wykonywania poleceń wydawanych mu przez pracowników Przewoźnika, jeśli wynikają one z obowiązujących zasad, procedur i instrukcji,
 - 3) stosowania się do zasad bezpieczeństwa pracy, higieny oraz reguł ochrony przeciwpożarowej,
 - 4) nieutrudniania pracy pracownikom drużyny pociągowej w pociągu.
21. Odbywający przejazd pracownik Zarządcy zobowiązany jest do obserwacji szlaku oraz informowania maszynisty o dostrzeżonych zagrożeniach dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz nie utrudniania pracy maszyniście, w szczególności poprzez:
 - 1) prowadzenie rozmów przez telefon komórkowy – w kabinie maszynisty obowiązuje całkowity zakaz używania telefonów komórkowych w czasie jazdy pociągu (*poza przypadkami konieczności minimalizowania skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń, w tym ratowania życia ludzkiego*),
 - 2) zagadywanie maszynisty, rozpraszenie jego uwagi, próbę nawiązania konwersacji – z wyjątkiem wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa prowadzonego pociągu.
22. Maszynista ma prawo zażądać opuszczenia czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego zawsze, jeśli pracownik Zarządcy utrudnia pracę w trakcie jazdy pociągu lub jego dalsze przebywanie w kabinie maszynisty zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
23. Wszelkie czynności sprawdzające Przewoźnika, do których uprawniony jest Zarządca, mogą być wykonywane wyłącznie na stacji początkowej lub końcowej biegu pociągu.

Treść niniejszych zasad zostanie podana do wiadomości zainteresowanym pracownikom Zarządcy oraz Przewoźnika.