

**DECYZJA NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 12 grudnia 2025 r.

ustalająca warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu SKM przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026.

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 kolejowym¹ („ustawa o transporcie kolejowym” lub „Ustawa”) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego² („k.p.a.”), w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek spółki Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie („SKM” lub „Przewoźnik” lub „Spółka”) z 5 grudnia 2025 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („UTK”): 5 grudnia 2025 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy SKM a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK S.A.” lub „Zarządca”), razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026,

USTALAM

- I. warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu SKM przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026, w ten sposób, że:**
- 1. określam warunki umowy dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej,**
 - 2. rozstrzygam kwestie sporne, w których Strony nie doszły do porozumienia, tj.: ustalam treść § 5 ust 20 projektu negocjowanej umowy.**
- II. na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

§ 1 Definicje

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja** – niniejszą decyzję;
- 2) aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz.U. z 2025 r., poz. 1234);
- 3) Regulamin** – *Regulamin sieci 2025/2026*, opracowany przez Zarządcę, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, 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 od 14 grudnia 2025 r.*, stanowiący Załącznik 9.1 do Regulaminu;
- 5) Aplikacja SEPE2** – aplikacja internetowa System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2;
- 6) System SKRJ** – aplikacja internetowa System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 7) ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów „Zamawiaj i Jedź”;

¹ Dz.U. z 2025 r. poz. 1234.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1691.

- 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;
- 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 (t. j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1725) 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 14 do 31 grudnia 2025 r., kolejnych jedenastu odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 12 grudnia 2026 r.;
- 13) **RODO** – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 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 Autoryzującą Bezpieczeństwa, uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. Regulaminu oraz odpis z Krajowego Rejestru Sądowego, zachowują swoją ważność i są aktualne 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 powierzane maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz.U. z 2025 r., poz. 1234) i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustalił zasady postępowania mające na celu minimalizację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Strony, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będą stosować postanowienia Regulaminu i Regulaminu OIU.
8. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu, ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.
9. W związku z wykonaniem obowiązku wynikającego z art. 4c ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (t. j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1790) każda ze Stron oświadcza, że jest dużym przedsiębiorcą 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.).
10. Zobowiązuje się Zarządcę, że rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte są w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tj. Dz.U. z 2025 r., poz. 775).
11. Przewoźnik wyraża zgodę na udostępnienie zewnętrznym partnerom branżowym, poprzez interfejs API, danych podawanych w Portalu Pasażera, dotyczących planowanego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich oraz ich rzeczywistych parametrów związanych z realizacją przewozów, a także utrudnień i udogodnień na stacjach.
12. Przewoźnik wyraża zgodę na przekazywanie przez Zarządcę do Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Transportu Kolejowego informacji zawierających:
 - 1) datę realizacji przejazdu;

- 2) numer pociągu;
 - 3) rodzaj pociągu;
 - 4) godzinę odjazdu z początkowej stacji i przyjazdu do końcowej stacji odcinka;
 - 5) seria lokomotywy (planowa i rzeczywista);
 - 6) numer lokomotywy;
 - 7) brutto i długość pociągu (planowe i rzeczywiste);
 - 8) wielkość i przyczyny opóźnień;
 - 9) wykres ruchu.
13. 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 traktacji 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).

§ 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:
 - 1) planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez jego pociągi, poprzez Aplikację SEPE2, na zasadach zawartych w **Załączniku nr 11**;
 - 2) konstrukcji planowanego rozkładu jazdy pociągów poprzez system SKRJ, na zasadach zawartych w **Załączniku nr 12**.
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. W celu systemowej identyfikacji przewoźnika została nadana unikatowa cecha w postaci oznaczenia ☒--☒³.

³ Oznaczenie ☒--☒ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

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. do Regulaminu. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić także inne ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w podrozdziale 2.5. ust. 2 pkt 4-10 i ust. 4 Regulaminu.
10. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca wprowadza zamknięcie torowe i przekazuje zastępczy rozkład jazdy pociągów w trybie i terminach określonych w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu oraz Załączniku 5.2 do Regulaminu.
Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z ISZTP zastępczego rozkładu jazdy pociągów w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
11. Wprowadzenie zamknięć torowych, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w Załączniku 16 do Regulaminu. W razie wprowadzenia zamknięcia torowego Przewoźnik jest uprawniony wyłącznie do uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zgodnie z § 10 Decyzji, natomiast inne koszty mogą być zwracane wyłącznie na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.
12. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3. 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.
14. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, Przewoźnik zobowiązany jest zaplanować przewóz zgodnie z podrozdziałem 6.3.1. ust. 1 Regulaminu (również dla pociągów uruchamianych na terenie innego zarządcy).

§ 5 Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

1. Zobowiązuje się Strony do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Decyzji.
2. Zobowiązuje się Strony do stosowania procesu monitorowania zagrożeń, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z dnia 17 listopada 2012 r.) oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Zobowiązuje się Strony do podejmowania wspólnych działań celem realizacji wymogów określonych w punkcie 4.2 Załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z dnia 3 maja 2013 r. ze zm.) w odniesieniu do zagrożeń, którymi nie są w stanie zarządzać samodzielnie.

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz podmiotów i osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. 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. Część A do Regulaminu;
- 2) wykazie przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy stanowiącym Załącznik 3. część B do Regulaminu.

9. Przewoźnik zezwala na wstęp i przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Zarządcę. Zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty oraz wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane ww. zezwolenia zawiera Załącznik 10 do Regulaminu.

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

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

W przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągu, o której mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, jeżeli Przewoźnik otrzyma zastępczy rozkład jazdy pociągów obejmujący odcinki linii, na których nie realizował przejazdów lub 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. ust. 10 Regulaminu, wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 1. Ze strony Przewoźnika upoważnionym do ich wydawania jest Dyrektor Pionu Planowania i Koordynacji Przewozów oraz Zastępca Dyrektora Pionu Planowania i Koordynacji Przewozów.

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,
- 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. Zarządca zobowiązany jest do zapewniania utrzymania peronów w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, w szczególności:

- a) dbanie o sprawność urządzeń takich jak windy, podjazdy lub innych udogodnień dla osób z ograniczoną mobilnością,
- b) odśnieżanie, usuwanie lodu i posypywanie peronów piaskiem,
- c) utrzymanie czystości na peronach, usuwanie śmieci, czyszczenie ławek, schodów, wind i innych elementów infrastruktury,
- d) zapewnienie sprawnego oświetlenia,
- e) zapewnienie właściwego oznakowania na peronach.

16. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnego, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

17. 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: skargi@plk-sa.pl i telefonicznie pod nr [224444444](tel:224444444) 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.

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

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

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

- 1) Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego;

2) Instrukcji dla rewidentów taboru.

Przewoźnik oświadcza, iż w/w przepisy wewnętrzne stanowią jego Tajemnicę Przedsiębiorstwa i nie mogą być udostępniane podmiotom trzecim bez pisemnej zgody Przewoźnika. Powyższy obowiązek nie dotyczy obowiązku udostępnienia w/w dokumentów organom państwowym, zgodnie z przepisami prawa.

20. Zobowiązuje się Przewoźnika, w terminie wskazanym w podrozdziale 2.4. ust. 7 Regulaminu, do wyposażenia użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z oprogramowaniem (dalej „Oprogramowanie”) umożliwiającym pobieranie ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci cyfrowej pod warunkiem przekazania przez Zarządcę Przewoźnikowi pełnej dokumentacji REST API zawierającej przykłady wywołania oraz zwracanych odpowiedzi przez API wraz z dokumentacją do 31 grudnia 2025 r.

W przypadku nieprzekazania ww. dokumentacji przez Zarządcę do 31 grudnia 2025 r., termin określony w zdaniu pierwszym na wyposażenie użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z Oprogramowaniem ulega wydłużeniu o kolejne 6 miesięcy liczone od dnia przekazania ww. pełnej dokumentacji przez Zarządcę.

Przewoźnik od 14 grudnia 2025 r. będzie miał możliwość pobierania ostrzeżeń na całą trasę pociągu, wystawianych przez Zarządcę z wykorzystaniem udostępnionego interfejsu, o którym mowa w podrozdziale 2.4 ust. 6 Regulaminu.

W przypadku awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z Oprogramowania, Zarządca przekazywać będzie Przewoźnikowi ostrzeżenia doraźne zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

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

Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:

- 1) ☒--☒:
 - a) ☒--☒,
 - b) ☒--☒
- 2) ☒--☒
 - a) ☒--☒
 - b) ☒--☒
- 3) ☒--☒;
- 4) ☒--☒
- 5) ☒--☒;
- 6) ☒--☒;
- 7) ☒--☒:
 - a) ☒--☒,
 - b) ☒--☒
 - c) ☒--☒;
- 8) ☒--☒
 - a) ☒--☒,
 - b) ☒--☒

§ 7 Opłaty

1. W ramach Decyzji Zarządca pobiera opłaty:
 - 1) za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:
 - a) opłatę podstawową za zrealizowany przejazd pociągu,
 - b) opłatę za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU,
 - c) opłatę manewrową za zrealizowane manewry;
 - 2) rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;
 - 3) za korzystanie z OIU;
 - 4) za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2;
 - 5) za udostępnienie danych poprzez system SKRJ.

2. W przypadku, kiedy przejazd pociągu obejmuje linie/odcinki będące w zarządzie różnych podmiotów gospodarczych, Zarządca pobiera opłatę tylko za korzystanie z infrastruktury kolejowej będącej w jego zarządzie.

§ 8 Wyznaczenie opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata podstawowa za zrealizowany przejazd pociągu O_p wyliczana jest według wzoru:

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

gdzie:

P – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach zrealizowana przez pociąg na całej trasie jego przebiegu,

S – część stawki zależna od masy brutto pociągu i kategorii linii kolejowych w zł/pockm, określona według wzoru:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

gdzie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3.

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

6. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu nie zmieniła się, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
7. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu i trasa przejazdu uległy wydłużeniu, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
8. Zmniejszenia, o których mowa w ust. 6 i 7, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż 10 minut lub 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.
9. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
10. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej dla trakcji elektrycznej lub innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego Załącznik 2.8 Regulaminu.
11. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU jest obliczana, jako iloczyn 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. 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_M – 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.

§ 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 lub innymi dokumentami księgowymi wydatki ponoszone przez Przewoźnika na wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą.

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

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

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury lub innego dokumentu księgowego wystawionego /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 nierfundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;
 - 5) oświadczenie, że do wyliczenia kosztów komunikacji zastępczej, o których mowa w ust. 1, uwzględniono z faktury przewoźnika drogowego tylko koszt wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.4**.
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów ujętych w Załączniku 16 do Regulaminu, rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.

§ 11 Inne opłaty i rozliczenia

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

W przypadku utrudnień eksploatacyjnych wynikających z winy Zarządcy, Zarządca nie 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 wynoszącymi:

- dla elektrycznego zespołu trakcyjnego – ✉--✉ zł netto;

za 1 godz. pracy pojazdu trakcyjnego wraz z drużyną trakcyjną.

Przewoźnik wyznaczając opłatę za użycie pojazdu trakcyjnego, uwzględnia całkowity czas pracy pojazdu (czas pozostawiania pojazdu w dyspozycji Zarządcy), z zastosowaniem przeliczenia „kwadranсового”, 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. Niezależnie od zasad opisanych w ust 3 Zarządca (jednostka organizacyjna Zarządcy) może wystąpić do Przewoźnika ze zleceniem na realizację usługi trakcyjnej w przypadku wystąpienia potrzeby realizacji zadań o charakterze awaryjnym np. osłony sieci, jazd patrolowych, przecierania sieci trakcyjnej oraz innych zadań z wykorzystaniem lokomotyw wraz z drużynami trakcyjnymi zgodnie z ich przeznaczeniem. Przewoźnik po otrzymaniu „Zlecenia wykonania usługi trakcyjnej”, określającego jednostkę organizacyjną Zarządcy zlecającą usługę, rodzaj usługi, miejsce i pożądany czas dojazdu pojazdu trakcyjnego do miejsca realizacji zlecenia, niezwłocznie informuje Zarządcę o możliwości jego realizacji.

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody poniesione przez Zarządcę, w tym utratę korzyści czy konieczność wypłaty odszkodowania powstałych w przypadku odmowy Przewoźnika realizacji Zlecenia wykonania usług trakcyjnej.

Po wykonaniu usługi, Przewoźnik przekazuje fakturę do wskazanej w zleceniu jednostki organizacyjnej Zarządcy, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi określonymi dla danej czynności:

- 1) pozostawanie w gotowości niezależnie od trakcji ~~zł~~ zł netto za 1 godzinę;
- 2) jazda pociągowa trakcji elektrycznej składu o masie do 500 ton ~~zł~~ zł netto za 1 km;
- 3) jazda pociągowa trakcji elektrycznej składu o masie powyżej 500 ton ~~zł~~ zł netto za 1 km;
- 4) praca manewrowa niezależnie od trakcji oraz masy ~~zł~~ zł netto za 1 godzinę.

Przewoźnik wyznaczając opłatę za użycie pojazdu trakcyjnego, uwzględnia całkowity koszt pracy pojazdu wraz z drużyną trakcyjną odpowiednio dla rodzaju wykonywanej czynności. W przypadku czynności, której stawka określona zostaje czasem wykonywania stosuje się przeliczenie „minutowe”. W ramach jednego zlecenia Przewoźnik może zrealizować kilka rodzajów czynności następujących bezpośrednio po sobie, które należy rozliczać odpowiednio do faktycznego czasu usługi bądź faktycznie przejechanych kilometrów w stosunku do stawek do nich przypisanych. Do wystawionej faktury, Przewoźnik załącza otrzymany wraz ze zleceniem formularz „Realizacja zlecenia usługi trakcyjnej”, z którego treści faktura wynika.

5. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w harmonogramie zamknięć torowych, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszczeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”.
6. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę zastępczego rozkładu jazdy pociągów, którego konieczność nie wynika z Załącznika 5.1 do Regulaminu lub wynika, ale planowany termin uległ zmianie, Przewoźnik może żądać od Zarządcy tylko zwrotu poniesionych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych.

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

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

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

Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy obciąży fakturą Szybka Kolej Miejską sp. z o. o., 02-017 Warszawa, Al. Jerozolimskie 125/127 poniesionymi z tego tytułu kosztami.

8. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:

- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru ☒--☒;
- 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.

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

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

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

w przedmiocie:

- 1) refakturowania kosztów wydatkowanych na organizację nowego tymczasowego przystanku autobusowego lub kosztów korzystania z istniejącego przystanku, jeżeli Przewoźnik ponosi opłaty z tego tytułu, tj.:
 - a) kosztów związanych z koniecznością oznakowania przystanków drogowych dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej oraz wykonania dodatkowego oznakowania dróg publicznych,
 - b) kosztów uzgodnienia z zarządcą drogi zajętości pasa ruchu drogowego na drogach publicznych pod wyznaczony przystanek,
 - c) kosztów opracowania zmienionej organizacji ruchu na drogach publicznych, ponoszonych w przypadku konieczności wyznaczenia przystanku dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej poza obszarem kolejowym;
- 2) honorowania biletów Przewoźnika, na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika kolejowego, wówczas, kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza;
- 3) kosztów użycia lokomotywy spalinowej dla przeciągania składów pociągów jako trakcji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej.

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

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

10. Kary pieniężne za wydłużone postoje na:

- 1) wyznaczonych torach stacji portowych;

- 2) wyznaczonych torach stacji granicznych;
- 3) torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, na których postój powoduje utrudnienia eksploatacyjne;

naliczane są zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 5.3. ust. 8 i 9 Regulaminu.

11. Opłaty za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2, wyznaczane są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 11**.
12. Opłaty za udostępnianie danych poprzez system SKRJ, wyznaczane są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 12**.
13. Ustala się, że obowiązującą formę odszkodowań z tytułu nienależytego wykonania Decyzji, stanowią kary umowne, chyba, że Decyzja stanowi inaczej.

Zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń w zakresie:

- 1) wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej zawarte są w **Załączniku nr 4**;
 - 2) utrzymania międzytorzy zawarte są w **Załączniku nr 5**;
 - 3) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad, zawarte są w Załączniku nr 6 i Załączniku nr 6.1;
 - 4) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, zawarte są w Załączniku nr 7 i Załączniku nr 7.1;
 - 5) odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy zawarte są w Załączniku nr 8 i Załączniku nr 8.1;
 - 6) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania, zawarte są w **Załączniku nr 9**;
 - 7) wykorzystania danych z Aplikacji SEPE2 niezgodnie z obowiązującymi zasadami, zawarte są w ust. 36 **Załącznika nr 11**.
14. Ustala się, że w zakresie rekompensat, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, obowiązuje procedura rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu według zasad określonych w **Załączniku nr 10**.

Pozostałe elementy Planu wykonania realizowane będą zgodnie z zapisami Regulaminu.

15. Ustala się, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Decyzji z innych przyczyn, niż zastrzeżona z tytułu kar umownych rozstrzygana jest w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań, z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Decyzji oraz Regulaminu.

§ 12 Zasady dokumentowania świadczonych usług oraz 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 \approx -- \approx 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, postojów 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 module ISZTP lub złożenia reklamacji poprzez moduł ISZTP.

W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji w module 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, postojów pojazdów kolejowych, korzystania z OIU i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: \approx -- \approx 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.

4. Niezgłoszenie przez Przewoźnika zastrzeżeń w terminie ~~30~~ dni od dnia otrzymania zestawienia, stanowi oświadczenie Przewoźnika o akceptacji zestawienia i jego bezspornym charakterze. W przypadku uznania reklamacji złożonej przez Przewoźnika, Zarządca w terminie do ~~30~~ dni od daty jej rozpatrzenia wystawi fakturę korygującą.
5. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.

§ 13 Terminy, sposób uiszczania opłat i innych zobowiązań finansowych

1. Zarządca wystawia faktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t. j. Dz.U. z 2025 r., poz. 775) za:

- 1) ~~30~~;
- 2) ~~30~~;
- 3) ~~30~~.

Wystawione faktury Zarządca przekazuje za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: ~~30~~, 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.

Od dnia wdrożenia obowiązku w zakresie przekazywania faktur za pośrednictwem Krajowego Systemu eFaktury (KSeF), wystawione faktury Zarządca przekazuje za pośrednictwem tego systemu.

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 oraz udostępniania danych poprzez system SKRJ, faktury wystawia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. Należności i zobowiązania wynikające z faktur, not i innych dokumentów finansowych wnoszone są w terminie ~~30~~ dni od daty ich wystawienia, not odsetkowych wnoszonych w terminie ~~30~~ dni roboczych od otrzymania, na rachunek w nich wskazany. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
5. 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 z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tj. Dz.U. z 2025 r. poz. 775).
6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury/noty in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr ~~30~~ w terminie ~~30~~ 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 oraz dodatkowe koszty zmian publikacji informacji dla podróżnych dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem ~~30~~ dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
8. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
9. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
10. Fakturę/notę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
11. Za opóźnienia w regulowaniu należności Zarządcy przysługuje prawo do naliczania odsetek ustawowych za opóźnienia w transakcjach handlowych, zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (t. j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1790).
12. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej Strony, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
13. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej

kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z Decyzji. W takim przypadku w terminie $\times\text{--}\times$ dni od daty dokonania płatności Przewoźnik zostanie poinformowany w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.

14. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie z tytułu wydanej Decyzji, bez uzyskania jego uprzedniej pisemnej zgody.

§ 14 Gwarancje finansowe

1. Zarządca może żądać od Przewoźnika przedstawienia gwarancji finansowej w wysokości równoważności sumy kwot brutto, opłat za zamówione usługi w ramach Decyzji, naliczonych za maksymalnie dwa kolejno następujące po sobie okresy rozliczeniowe.
2. Wnieiona gwarancja finansowa powinna być zgodna z wymaganiami wskazanymi w podrozdziale 5.9. Regulaminu oraz podrozdziale 4.3. Regulaminu OIU.
3. W związku z otrzymaniem oceny ratingowej/wiarygodności kredytowej na dzień $\times\text{--}\times$ Przewoźnik nie jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowej.
4. W przypadku zalegania z bieżącymi płatnościami – wynikającymi z Decyzji – powyżej $\times\text{--}\times$ dni od daty ich wymagalności, Zarządca ma prawo żądać zabezpieczenia należności o czym powiadamia w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym Przewoźnika, który w terminie $\times\text{--}\times$ dni od daty otrzymania powiadomienia dokonuje wyboru formy gwarancji finansowej:

- 1) w przypadku wyboru zaliczki Zarządca powiadamia w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym Przewoźnika o wysokości zaliczki dla poszczególnych okresów rozliczeniowych oraz terminie wpłaty. Zaliczkę należy wpłacać jednorazowym przelewem na rachunek bankowy Zarządcy wskazany odrębnym pismem.

Zarządca w terminie $\times\text{--}\times$ dni od daty wpłaty zaliczki wystawi Przewoźnikowi, odrębne faktury dla każdego okresu rozliczeniowego.

W przypadku, gdy w okresie $\times\text{--}\times$ miesięcy wartość opłat za zamówione usługi w ramach Decyzji przekroczy wartości planowane, Zarządca poinformuje Przewoźnika o konieczności dopłaty/zwiększeniu wartości zaliczki na dany okres rozliczeniowy.

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

- 2) w przypadku wyboru gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej Zarządca powiadamia w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym Przewoźnika o wysokości należności, którą Przewoźnik zobowiązany jest zabezpieczyć.

Przewoźnik zobowiązuje się do dostarczenia gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, w terminie $\times\text{--}\times$ dni od dnia otrzymania wezwania w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, która stanowić będzie **Załącznik nr 13** do Decyzji.

W przypadku, gdy Zarządca wystąpi do gwaranta o dokonanie wpłaty na podstawie wystawionej przez niego gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, celem pokrycia wymagalnych zobowiązań finansowych Przewoźnika, wynikających z opłat za zamówione usługi w ramach Decyzji, Przewoźnik zobowiązany jest każdorazowo w ciągu $\times\text{--}\times$ dni od otrzymania wezwania w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym Zarządcy do uzupełnienia zabezpieczenia płatności, poprzez dostarczenie nowej gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.

§ 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 (t. j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1233) oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t. j. Dz.U. z 2022 r., poz. 902) żadnej ze Stron, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Zobowiązuje się Strony do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową,

w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.

3. Zobowiązuje się Strony do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
4. Każda ze Stron zobowiązuje się do niewykorzystania informacji, o których mowa w ust. 2 uzyskanych od drugiej Strony w celach innych niż określonych 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 doloży 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. Zobowiązuje się Strony 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. Przewoźnik zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a” zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> oraz stosowania jej postanowień.
10. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 2, powziętych w związku z realizacją Decyzji.
11. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
12. Udostępnianie przez Zarządcę stowarzyszeniu RNE (RailNetEurope) lub podmiotom współpracującym z RNE, którego Zarządca jest członkiem, danych o pociągach Przewoźnika, przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nazwy Przewoźnika, numeru krajowego i międzynarodowego, pokonywanej trasy, punktualności jazdy oraz przyczynach ewentualnych opóźnień (według kodów UIC), nie stanowi naruszenia postanowień niniejszego paragrafu.
13. 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 RODO, informuje 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 Szybka Kolej Miejska z siedzibą pod adresem: Al. Jerozolimskie 125/127, 02- 017 Warszawa);
- 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: ✂--✂, 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 oraz systemu SKRJ.

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 oraz systemu SKRJ 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. Zobowiązuje się każdą ze Stron poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane przez Strony do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Stronę jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane na etapie realizacji Decyzji, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
 3. Zobowiązuje się każdą ze Stron, powołując się na art. 14 RODO, wykonać obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Stronę jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponować będzie druga Strona.
 4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane 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 udostępni na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.

2. Zobowiązuje się Przewoźnika poinformować wszystkie osoby fizyczne uczestniczące ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach radiotelefonicznych w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej, o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz zobowiązać ww. osoby do zapoznania się z jego treścią.

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

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

§ 19 Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 14 grudnia 2025 r. do 12 grudnia 2026 r.
2. Wszelkie zmiany do Decyzji wymagają formy elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym pod rygorem nieważności, w postaci aneksu stanowiącego integralną jej część, przy czym stronami dla ich wprowadzenia są zawsze Strony Decyzji z wyjątkiem zmian niewymagających aneksu, wskazanych w Decyzji.
Rozszerzenie zakresu usług informatycznych, o których mowa w **Załączniku nr 11** i **Załączniku nr 12**, nie stanowi zmiany Decyzji.
3. 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.
4. Korespondencja pocztowa wysłana na adres, o którym mowa w komparycji, inny adres wskazany przez Przewoźnika w trybie § 6 pkt 9 lub inny adres ujawniony w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego lub Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej Przewoźnika, która zostanie awizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami i nie zostanie odebrana przez Przewoźnika we właściwym terminie, ma charakter korespondencji skutecznie doręczonej z dniem ostatniego dnia terminu na odbiór tej korespondencji przez Przewoźnika. Wszelkie informacje i oświadczenia doręczone w taki sposób Strony uznają za skuteczne i wywołujące wynikające z nich skutki prawne.
5. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi ~~...~~.
6. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej lub formy elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
7. Decyzja wygasa z dniem powzięcia przez którąkolwiek ze Stron informacji o utracie ważności dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 1 oraz w podrozdziale 3.2.2 Regulaminu.
8. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo niezuzpełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o aktualnym stanie zadłużenia. Postanowienie to, w zakresie zawiadomienia Prezesa UTK, stosuje się odpowiednio do częściowego wypowiedzenia postanowień Decyzji, o którym mowa w **Załączniku nr 11** i **Załączniku nr 12** do Decyzji, w razie zaistnienia przesłanek takiego wypowiedzenia przewidzianych w tych załącznikach.
9. Przewoźnik lub inny wierzyciel nie może bez zgody Zarządcy wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przenieść wierzycielności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
10. Przewoźnik wyraża zgodę na przeniesienie wierzycielności 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%~~ 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.

11. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
12. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
13. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu miejscowo dla siedziby Zarządcy.

W przypadku roszczeń z tytułu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu dla miejsca zdarzenia.

14. Ustala się, że w razie ogłoszenia upadłości Przewoźnika, w stosunku do Decyzji znajduje zastosowanie art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (t. j. Dz.U. z 2025 r., poz. 614).
15. Wraz z wejściem w życie Decyzji traci moc obowiązywania umowa nr 80/353/0012/23 na udostępnienie danych poprzez system SKRJ.
16. 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) **znik 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) **znik nr 3.1** – Wzór „Porozumienie w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 10 Decyzji”;
- 5) **znik nr 3.2** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
- 6) **znik nr 3.3** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
- 7) **znik nr 3.4** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o uwzględnieniu przy wyliczaniu kosztów komunikacji zastępczej tylko kosztu wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą”;
- 8) **znik nr 4** – 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) **znik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
- 10) **znik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną

- z pominięciem obowiązujących zasad;
- 11) **znak nr 6.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 12) **znak nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 13) **znak nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 14) **znak nr 8** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 15) **znak nr 8.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 16) **znak nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
 - 17) **znak nr 10** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
 - 18) **znak nr 11** – Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez Aplikację SEPE2;
 - 19) **znak nr 11.1** – Wykaz użytkowników Aplikacji SEPE2;
 - 20) **znak nr 11.2** – Formularz zgłoszeniowy dostępu do Aplikacji SEPE2;
 - 21) **znak nr 12** – Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez system SKRJ;
 - 22) **znak nr 12.1** – Wykaz użytkowników systemu SKRJ;
 - 23) **znak nr 12.2** – Zlecenie utworzenia lub zmiany dostępu do systemu SKRJ;
 - 24) **Załącznik nr 13** – Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 5 grudnia 2025 r. (data wpływu do UTK: 5 grudnia 2025 r.) z uwagi na brak osiągnięcia porozumienia pomiędzy PKP PLK S.A. a SKM co do wszystkich zapisów w projekcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej Nr 60/012/0158/25 („Umowa”), działając na podstawie art. 30d ustawy o transporcie kolejowym, SKM zwróciła się z wnioskiem do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezesa UTK”) o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej zastępującej Umowę.

Prezes UTK pismem z 8 grudnia 2025 r. znak: DRR-WLRR.712.5.2025.2.AKK. zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek SKM postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej Umowę pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą o wykorzystanie przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy 2025/2026. Jednocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego dołączono następujące dokumenty, a także pouczył o treści art. 10 k.p.a.:

1. wniosek SKM z 5 grudnia 2025. r wraz z załącznikami;
2. projekt umowy Nr 60/012/0158/25 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026;
3. licencję SKM nr WPO/109/2005 na wykonywanie przewozów kolejowych osób;
4. jednolity certyfikat bezpieczeństwa SKM, nr identyfikacyjny UE: PL1020250291;
5. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla SKM, nr KRS 0000206762, aktualny na dzień 8 grudnia 2025 r.;

6. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK S.A., nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 8 grudnia 2025 r.;
7. autoryzując bezpieczeństwo dla PKP PLK S.A.;
8. Regulamin sieci 2025/2026 przyjęty do stosowania uchwałą Nr **983/2025** Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 22 października 2025 r. („Regulamin Sieci PKP PLK”).

W ww. piśmie, Prezes UTK wezwał PKP PLK S.A. do ustosunkowania się do wniosku SKM z 5 grudnia 2025 r. w przedmiocie wydania decyzji zastępującej Umowę pomiędzy SKM a Zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy 2025/2026, w szczególności poprzez odniesienie się do terminu na przekazanie dokumentacji API zawierającej przykłady wywołania oraz zwracanych odpowiedzi przez API wraz z dokumentacją użytkową i dokumentacją administratora wskazanego we ww. wniosku SKM (tj. o przekazanie tej dokumentacji przez zarządcę do 31 grudnia 2025 r.).

PKP PLK S.A. w z piśmie z 10 grudnia 2025 r., nr IUS1.7010.87.2025.MM.8 (data wpływu do UTK: 10 grudnia 2025 r.) przedstawiła swoje stanowisko dotyczące rozbieżności wskazanych przez SKM w projekcie Umowy.

Mając na względzie powyższy stan faktyczny, Prezes UTK zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje 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 przepisy kodeksu stanowią inaczej.

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, należy nadzór w zakresie regulacji transportu kolejowego, 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 zwróciło się SKM pismem z 5 grudnia 2025 r. (data wpływu do UTK: 5 grudnia 2025 r.). Do ww. wniosku został załączony projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na przewóz osób w rocznym rozkładzie jazdy 2025/2026 z proponowanymi przez SKM zmianami.

W trakcie postępowania ustalano, że między Stronami występuje rozbieżność w zakresie:

– § 5 ust. 20 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.

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

§ 5 ust. 20 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:

Stanowisko SKM

Przewoźnik zawnioskował o wykreślenie zaproponowanego przez PKP PLK S.A. zapisu w treści **§ 5 ust. 20 projektu negocjowanej umowy i zastąpienie go wersją przygotowaną przez SKM o treści:**

20. Przewoźnik zobowiązuje się, w terminie wskazanym w podrozdziale 2.4. ust. 7 Regulaminu, wyposażyć użytkowane pojazdy kolejowe z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z oprogramowaniem (dalej „Oprogramowanie”) umożliwiającym pobieranie ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci cyfrowej. Przewoźnik

od 14 grudnia 2025 r. będzie miał możliwość pobierania ostrzeżeń na całą trasę pociągu, wystawianych przez Zarządcę z wykorzystaniem udostępnionego interfejsu, o którym mowa w podrozdziale 2.4 ust. 6 Regulaminu.

W celu realizacji zobowiązania wskazanego w zdaniu 1 powyżej, Zarządca infrastruktury zobowiązuje się w terminie do 31 grudnia 2025 roku przekazać Przewoźnikowi pełną dokumentację API zawierającą przykłady wywołania oraz zwracanych odpowiedzi przez API wraz z dokumentacją użytkową i dokumentacją administratora. W przypadku niewdrożenia Oprogramowania, awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z Oprogramowania, Zarządca Infrastruktury zobowiązuje się przekazywać Przewoźnikowi ostrzeżenia doraźne, rozkazy pisemne, instrukcje europejskie oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci papierowej na dotychczasowych zasadach określonych w Regulaminie.

Uzasadniając wniosek o ww. zmianę SKM wskazała, że Przewoźnik w celu dokonania zakupu oprogramowania kompatybilnego z oprogramowaniem będącym w użytkowaniu Zarządcy musi znać jego parametry API. Brak przekazania przez Zarządcę danych uniemożliwia Przewoźnikowi wykonanie zobowiązania narzuconego mu przez Zarządcę w projekcie umowy.

Skoro Zarządca wprowadził do projektu umowy nakaz posiadania oprogramowania przez Przewoźnika, to w związku z tym powinien dokładnie sprecyzować warunki jakie to oprogramowanie ma spełniać - w taki sposób, aby obowiązek Przewoźnika stał się możliwy do spełnienia. SKM wskazuje również, że: „Zapis ten należy również rozumieć w ten sposób, iż Przewoźnik będzie uprawniony do udostępnienia wszystkich informacji wykonawcy oprogramowania”.

Przekazanie ww. informacji musi nastąpić w terminie umożliwiającym Przewoźnikowi przeprowadzenie przetargu w celu wyłonienia wykonawcy oprogramowania, a przekazanie wykonawcy opisu przedmiotu zamówienia powinno nastąpić w sposób umożliwiający wykonanie i wdrożenie całego systemu. Dodatkowo, zdaniem Przewoźnika, mając na względzie bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, w umowie powinny być zapisy określające procedurę współpracy między Zarządcą a Przewoźnikiem w sytuacji awarii w/w oprogramowania i braku dostępności rozkazów pisemnych czy ostrzeżeń doraźnych.

W związku z powyższym SKM wnosi o wydanie rozstrzygnięcia w zakresie treści brzmienia § 5 ust. 20 w wersji zaproponowanej przez Przewoźnika, ewentualnie wydanie rozstrzygnięcia w zakresie § 5 ust. 20 poprzez jego wykreślenie i wskazanie, iż zapisu podrozdziału 2.4 ust. 6 i 7 Regulaminu nie stosuje się.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca nie zgadza się na wprowadzenie zmiany zaproponowanej przez SKM i podtrzymuje swoje stanowisko dotyczące zakresu i terminów integracji wskazanych w projekcie umowy, a które SKM podważa we wniosku w niniejszej sprawie.

PKP PLK S.A. powołuje się na zapis § 22 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu pociągów i sygnalizacji⁴, w którym wprost wskazano, że przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 46. Natomiast § 46 ww. rozporządzenia wskazuje formę wydawania rozkazów (papierową lub elektroniczną), natomiast nie definiuje on sposobu ich doręczania drużynie pociągowej.

Biorąc pod uwagę brzmienie ww. przepisów, w ocenie PKP PLK S.A. zarządca infrastruktury jest uprawniony do udostępnienia rozkazu komputerowego przewoźnikowi kolejowemu w postaci elektronicznej, natomiast obowiązek jego przekazania maszynistom i potwierdzenia odbioru spoczywa po stronie przewoźnika, w ramach przyjętych procedur eksploatacyjnych. PKP PLK S.A. może więc realizować swoje obowiązki w zakresie przygotowania i udostępnienia rozkazu poprzez przekazanie pliku w formacie PDF, umożliwiającego bezpośredni wydruk i prezentację treści rozkazu lub ustrukturyzowanych danych (np. w formacie XML), które mogą zostać automatycznie zaimportowane do systemów informatycznych przewoźnika kolejowego i prezentowane w interfejsach użytkownika zgodnych z rozwiązaniami stosowanymi przez danego przewoźnika, rozkazu pisemnego w formie wydruku lub pisemnej w sytuacji, gdy zaistniała przyczyna uniemożliwiająca odebranie rozkazu w formie cyfrowej.

Zarządca wskazuje, że ww. rozwiązania nie sprzeciwiają się także innym powszechnie obowiązującym przepisom ani z zasadami interoperacyjności.

PKP PLK S.A. wskazała, również, że przedmiotowa kwestia była omawiana na Radzie Przewoźników 19 listopada 2025 r., gdzie szczegółowo przedstawiono cały proces dystrybucji rozkazów.

Zarządca podkreślił, że wprowadzenie elektronicznych rozkazów ma na celu zwiększenia efektywności i bezpieczeństwa procesów operacyjnych w transporcie kolejowym. Sam proces cyfrowego doręczania rozkazów skraca ścieżkę przekazywania informacji, co jest szczególnie istotne w kontekście rosnącej liczby posterunków zdalnie sterowanych, pozbawionych fizycznej obsady. Rozwiązanie to przyczyni się do zautomatyzowania procesu oraz ograniczy udział

⁴ Dz.U. 2025, poz. 100, z późn. zm.

personelu w terenie i zminimalizuje obieg dokumentów w formie papierowej. Pozwoli to ograniczyć przypadki konieczności zatrzymywania się pociągów na stacjach w celu odbioru rozkazów, co wpłynie pozytywnie na poprawę przepustowości linii. Ponadto, PKP PLK S.A. podkreśla, że elektroniczne rozkazy pozwalają na dynamiczne aktualizowanie treści w zależności od bieżącej sytuacji na sieci kolejowej.

W piśmie z 10 grudnia 2025 r. PKP PLK S.A. wskazał równocześnie, że wychodząc naprzeciw oczekiwaniom SKM, po dokonaniu wnikliwej analizy zapisu § 5 ust. 20, PKP PLK S.A. proponuje zastosowanie, w decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, zmodyfikowanego zapisu w następującym brzmieniu:

20. Przewoźnik zobowiązuje się, w terminie wskazanym w podrozdziale 2.4. ust. 7

Regulaminu, wyposażyć użytkowane pojazdy kolejowe z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z oprogramowaniem (dalej:

„Oprogramowanie”) umożliwiającym pobieranie ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbieranie i przekazywanie dodatkowych informacji o pociągu w postaci cyfrowej.

Przewoźnik od 14 grudnia 2025 r. będzie miał możliwość testowego pobierania ostrzeżeń na całą trasę pociągu, wystawianych przez Zarządcę z wykorzystaniem udostępnionego interfejsu, o którym mowa w podrozdziale 2.4 ust. 6 Regulaminu.

W celu realizacji zobowiązania wskazanego w zdaniu pierwszym powyżej, Zarządca zobowiązuje się w terminie do 31 grudnia 2025 roku przekazać Przewoźnikowi pełną dokumentację REST API zawierającą przykłady wywołania oraz zwracanych odpowiedzi przez REST API wraz z dokumentacją użytkową.

W przypadku awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z Oprogramowania, Zarządca przekazywać będzie Przewoźnikowi ostrzeżenia doraźne zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK uregulował brzmienie § 5 ust. 20 projektu negocjowanej umowy i Decyzji w następujący sposób:

Zobowiązuje się Przewoźnika, w terminie wskazanym w podrozdziale 2.4. ust. 7 Regulaminu, do wyposażenia użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z oprogramowaniem (dalej „Oprogramowanie”) umożliwiającym pobieranie ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci cyfrowej pod warunkiem przekazania przez Zarządcę Przewoźnikowi pełnej dokumentacji REST API zawierającej przykłady wywołania oraz zwracanych odpowiedzi przez API wraz z dokumentacją do 31 grudnia 2025 r.

W przypadku nieprzekazania ww. dokumentacji przez Zarządcę do 31 grudnia 2025 r., termin określony w zdaniu pierwszym na wyposażenie użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z Oprogramowaniem ulega wydłużeniu o kolejne 6 miesięcy liczone od dnia przekazania ww. pełnej dokumentacji przez Zarządcę.

Przewoźnik od 14 grudnia 2025 r. będzie miał możliwość pobierania ostrzeżeń na całą trasę pociągu, wystawianych przez Zarządcę z wykorzystaniem udostępnionego interfejsu, o którym mowa w podrozdziale 2.4 ust. 6 Regulaminu.

W przypadku awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z Oprogramowania, Zarządca przekazywać będzie Przewoźnikowi ostrzeżenia doraźne zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

Uzasadnienie:

Prezes UTK zaproponował brzmienie ww. przepisu w oparciu o częściową propozycję SKM i częściowo o propozycje PKP PLK S.A. zawartą w piśmie z 10 grudnia 2025 r. – dokonując jednak uszczegółowień tego zapisu.

Przewoźnikowi kolejowemu został narzucony przez Zarządcę obowiązek podjęcia pewnych działań tj. wyposażenia użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów tych pojazdów w urządzenia elektroniczne wraz z oprogramowaniem umożliwiającym pobieranie ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci cyfrowej. W związku z tym konieczne jest, aby przewoźnik miał możliwość dogłębnego zapoznania się z całą procedurą i dokumentacją konieczną do wdrożenia rozwiązań. Dlatego też, w ocenie Prezesa UTK konieczne jest wskazanie terminu dla Zarządcy, do którego

ten ma obowiązek przesłania wymaganej dokumentacji. Dopiero po spełnieniu ww. obowiązku, Zarządca może żądać od Przewoźnika we wskazanym przez siebie terminie (w tym przypadku- wskazanym w Regulamin) wdrożenia przedmiotowego oprogramowania i działań. Prezes UTK w żadnym razie nie neguje ww. rozwiązania, a jedynie wskazuje na konieczność zapewnienia odpowiedniego czasu na zapoznanie się, a następnie wdrożenie tych rozwiązań.

Przewoźnik musi posiadać wszelkie dokumenty i wytyczne w celu wdrożenia przedmiotowego Oprogramowania, przygotowania procedur oraz zapoznania pracowników, w szczególności wszystkich swoich maszynistów z taką procedurą. Znajomość tych dokumentów i procedur wpływa na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, z tego też powodu kwestia ta powinna uwzględniać czas konieczny do jej wdrożenia.

Prezes UTK zaproponował również akapit, wskazujący na sytuację, w której Zarządca nie przekaze stosownej dokumentacji i wytycznych do 31 grudnia 2025 r. – wtedy termin na wdrożenie Oprogramowania przez Przewoźnika będzie liczony od dnia przekazania ww. dokumentacji przez Zarządcę – tak aby zachować stosowny czas na wdrożenie Przewoźnika do użytkowania przedmiotowego Oprogramowania.

Jeżeli zaś chodzi o okres pomiędzy przesłaniem przez zarządcę ww. pełnej dokumentacji a wdrożeniem i pełnym korzystaniem przez Przewoźnika z Oprogramowania (czyli okres do 6 miesięcy od przekazania dokumentacji) to w tym okresie Przewoźnik powinien mieć możliwość skutecznego żądania od Zarządcy przekazywania ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz odbierania i przekazywania dodatkowych informacji o pociągu w postaci papierowej na dotychczasowych zasadach określonych w Regulaminie Sieci. Jest to bowiem okres, w którym Przewoźnik ma wdrażać się w nowy system i może w tym okresie działań na zasadach dotąd obowiązujących, jednakże po upływie tego okresu zobowiązany będzie do korzystania z Oprogramowania na zasadach określonych przez Zarządcę.

Prezes UTK przychylił się do propozycji PKP PLK S.A. w zakresie ostatniego akapitu przedmiotowego zapisu dotyczącego sytuacji, w której dojdzie do awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z Oprogramowania. Zapis ten wskazuje bowiem na obowiązek Zarządcy, który wystąpi w ww. sytuacjach i wprost wskazuje zasady jakie będą w takiej sytuacji obowiązywać (Zarządca będzie przekazywać Przewoźnikowi ostrzeżenia doraźne zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1). W ocenie Prezesa UTK zapis taki jest pożądany i pozwala na określenie sposobu działania w wypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych lub uniemożliwiających korzystania z Oprogramowania.

Jednakże Zarządca powinien uregulować w Regulaminie (lub załącznikach do niego lub instrukcjach) wszystkie szczegółowe wytyczne niezbędne na wypadek wystąpienia ww. sytuacji, związanych z przekazywaniem Przewoźnikowi ostrzeżeń doraźnych, rozkazów pisemnych, instrukcji europejskich oraz kwestii związanych z odbieraniem i przekazywaniem dodatkowych informacji o pociągu – tak aby nie pozostawiać żadnych wątpliwości interpretacyjnych co do sposobu działania w takich sytuacjach, jak również szczegółowe określenie takich sytuacji. Zarządca ma bowiem obowiązek przekazywania informacji w taki sposób, aby przewoźnicy i ich maszyniści mieli pełną i sprecyzowaną wiedzę jak postępować w sytuacjach awaryjnych, zwłaszcza że ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

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 cywilnego⁵ („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 cywilnych⁶. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach

⁵ Dz.U. F r., poz. 1568 z późn. zm.

⁶Dz.U. 2024, poz. 959 z późn. zm.

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 cywilnych⁷.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

⁷Dz.U. 2023, poz. 923.

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

.....

....., **dnia**

(nazwa Przewoźnika – pieczęć firmowa z adresem)

lub

(nazwa jednostki organizacyjnej Zarządcy – pieczęć firmowa z adresem)

(W Z Ó R)

U P O W A Ź N I E N I E

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

Upoważniam Pana/Panią *(imię i nazwisko)*, *(stanowisko)*

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

w sprawie zdarzenia/sytuacji potencjalnie niebezpiecznej zaistniałej w dniu, *(miejsce*

wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej).....


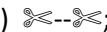
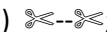
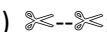
Oświadczam, że wyżej wymieniony/a posiada kompetencje niezbędne do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie.

.....

(pieczęćka i podpis osoby upoważniającej)

ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

PRZEKAZYWANIE INFORMACJI O PLANOWANYCH ZMIANACH W ORGANIZACJI RUCHU

1. :
 - 1) ;
 - 2) ;
 - 3) 

2. W piśmie zwołującym komisję RTPR zostanie zawarta informacja o przewidywanych przerwach w ruchu powyżej przerwy technologicznej ujętej w obowiązującym rozkładzie jazdy oraz o potrzebie wprowadzenia komunikacji zastępczej.
Zawarcie informacji, o których mowa powyżej, obowiązuje również w piśmie zwołującym komisję RTPR na opracowanie aneksu/zmiany do regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

3. Ujednotolica się temat wiadomości e-mail w następujący sposób:
 - 1) dla zawiadomień zwołujących komisję RTPR:
Komisja RTPR (*data komisji*) IZ (*nazwa zakładu*) (*lokalizacja robót*)
na przykład:
Komisja RTPR 15.12.2023 IZ Rzeszów linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr
 - 2) dla zatwierdzonych regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzonych do nich aneksów/zmian:
Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)
na przykład:
Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu IZ Zielona Góra nr IZ17EI.602.149.2023.b linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr
 - dla aneksów/zmian do treści regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót:
Aneks nr do Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)
na przykład:
Aneks nr 1 do Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu IZ Wałbrzych nr IZ23ES.602.1.2023.KL.5 linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr
 - 3) dla zawiadomienia o podjęciu przez IZ zarządzenia w sprawie zamknięcia dla ruchu toru szlakowego lub toru głównego na posterunku ruchu, albo innego ograniczenia ruchu, dla wykonania robót (dawniej: „adres 13”):

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

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

na przykład:

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

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

**ZESTAWIENIE 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**

Nazwa Przewoźnika:

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

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 Przewoźnika.

ZAŁĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

POROZUMIENIE

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

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: ¹⁾	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²⁾
Termin zamknięcia:	
1.Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 9 pkt...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 NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika⁸:

.....
.....

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

Oświadczamy, że przy ponoszeniu kosztów komunikacji zastępczej wskazanych w fakturze lub innym dokumencie księgowym 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 podstawie⁹ 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 uzyskano¹⁰ cenę / ceny** , będącą ceną rynkową / będące cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;

⁸ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

⁹ Należy podać podstawę prawną trybu, w jakim było prowadzone postępowanie o udzielenie zamówienia (art., ust., itp.).

¹⁰ 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.....¹¹.

.....,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.

¹¹ 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 NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika¹²:

.....
.....

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

Oświadczamy,

że przedstawione koszty komunikacji zastępczej, wskazane w fakturze lub innym dokumencie księgowym nr z dnia, opiewającej na kwotę nettozł (słownie:zł) nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest¹³, w ramach umowy/umów nr¹⁴ o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego /spowodowały obniżenie ww. rekompensaty o kwotę.

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

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

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

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

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

¹² Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

¹³ Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

¹⁴ Należy podać nr umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a organizatorem, o której mowa w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

ZAŁĄCZNIK NR 3.4 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

**PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO O UWZGLĘDNIENIU
PRZY WYLICZANIU KOSZTÓW KOMUNIKACJI ZASTĘPCZEJ
TYLKO KOSZTU WYNAJĘCIA POJAZDU DROGOWEGO Z KIEROWCĄ**

Nazwa i adres Przewoźnika¹⁵:

.....
.....

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

Oświadczamy,

że przy wyliczaniu kosztu komunikacji zastępczej, wskazanego w fakturze lub innym dokumencie księgowym nr z dnia, opiewającej na kwotę nettozł (słownie:zł) zostały, z faktury lub innego dokumentu księgowego przewoźnika drogowego, uwzględnione tylko koszty wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą.

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

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

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

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

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

¹⁵ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**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**

1. Przyjmuje się, 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 (m.in. informacji opóźnieniu pociągu)
- lub niewy ogłoszony, 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 8 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 23,00 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.

9. Przewoźnik nie nalicza kar za niewyświetlone informacje o pociągu prawidłowo zapowiedzianym w komunikacie megafonowym.

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO UTRZYMANIA MIĘDZYTORZY**

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 14 Decyzji.
2. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika bez udziału przedstawiciela Zarządcy, Przewoźnik składa niezwłocznie pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i dokumentacją fotograficzną potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość pocztą elektroniczną na adres e-mail Zarządcy – właściwej terenowo jednostce organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt).
3. Zarządca zobowiązany jest usunąć nieprawidłowości w ciągu 3 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
4. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 3, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości:
 - 1) ;
 - 2) ;
 - 3) .
5. 
Zarządca, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, przekazywać będzie Przewoźnikowi pocztą.
.
6. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. Zgłoszenia dotyczące międzytorzy objętych usługą utrzymania czystości peronów i dróg dojazdu zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. weryfikowane są dodatkowo z wykorzystaniem wyników Audytów, o których mowa w Księdze Standardów Utrzymania Czystości 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 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**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 § 14 ust. 6 „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.
2. Przewoźnik po otrzymaniu dowodnej informacji (Nr rozmowy – **Załącznik nr 6.1** – *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 6.1**.
5. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości $\text{---} \text{zł}$ za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości $\text{---} \text{zł}$ za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.

ZAŁĄCZNIK NR 6.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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		przesytek nadzwyczajnych, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]	przesytek 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]									1 036,00	207,00
Kwota kary umownej [zł]										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel:

Dnia:

ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU URUCHOMIENIA PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGU Z INNYM RODZAJEM POJAZDU TRAKCYJNEGO I/LUB ZWIĘKSZONĄ MASĄ BRUTTO POCIĄGU Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tego tytułu.
2. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 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 7.1**.
4. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości --- 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 7.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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]											518,00
Kwota kary umownej [zł]											

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel:

Dnia:

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

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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 8.1** i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: ✂--✂ 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 8.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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:





.....

(pieczęćka i podpis)

*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

ZAŁĄCZNIK NR 9 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

**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 obciąża Przewoźnika karą umowną 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 70% (tj. co najmniej 70% usług w danym okresie rozliczeniowym było zamawianych w trybie awaryjnym przez Zarządcę z uwagi na brak wniosków złożonych przez Przewoźnika, Zarządca przekaze Przewoźnikowi informację o wysokości tego wskaźnika i w przypadku powtórzenia się analogicznej sytuacji, 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) --;
 - 2) --.

ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**PROCEDURA ROZLICZANIA REKOMPENSATY ZA OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW**

1. ✂--✂.
2. ✂--✂.
3. ✂--✂.
4. ✂--✂.
5. ✂--✂.
6. ✂--✂.
7. ✂--✂.
8. ✂--✂.
9. ✂--✂.
10. ✂--✂.

ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRAZ APLIKACJĘ SEPE2

A. Przedmiot udostępniania

1. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu na terminalach komputerowych Przewoźnika danych dotyczących planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi Przewoźnika (dalej: „Usługa”) poprzez Aplikację SEPE2, w zakresie informacji zawartych w ust. 2, zgodnie z listą użytkowników stanowiącą **Załącznik nr 11.1.**

2. ✂--✂:

B. Licencja

3. Zarządcy przysługują wszelkie prawa autorskie, w tym prawa majątkowe i prawa zależne do Aplikacji SEPE2, a która stanowi utwór w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz.U. z 2025 r., poz. 24 – dalej: „Ustawa o prawach autorskich”).
4. W związku z 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, wraz ze wszelkimi modyfikacjami i aktualizacjami wprowadzonymi do aplikacji w czasie obowiązywania Decyzji. Licencja udzielana jest na okres obowiązywania Decyzji.
6. Licencja obejmuje prawo do korzystania przez Przewoźnika z Aplikacji SEPE2, na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w dniu wydania Decyzji, w tym określonych w art. 50 Ustawy o prawach autorskich, a w szczególności:
 - 1) korzystanie z utworu zgodnie z przeznaczeniem;
 - 2) wprowadzanie utworu do pamięci komputerów;
 - 3) odtwarzanie i wyświetlanie utworu na komputerach;
 - 4) stosowanie, wyświetlanie, przekazywanie i przechowywanie utworu niezależnie od formatu, systemu lub standardu;
 - 5) trwałe lub czasowe utrwalanie w całości lub w części, w tym wprowadzanie do pamięci komputera oraz trwałe lub czasowe utrwalanie zapisów.
7. Licencja na korzystanie z Aplikacji SEPE2 łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłacona przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 31.

C. Zobowiązania Stron Usługi

✂--✂

D. Warunki świadczenia Usługi

✂--✂

E. ✂--✂

F. ✂--✂

G. ✂--✂

H. ✂--✂

ZAŁĄCZNIK NR 11.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
2.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
3.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
4.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
5.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
6.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
7.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
8.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
9.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
10.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		
11.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂		

*) - 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 11.2 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DOSTĘPU DO APLIKACJI SEPE2

Na podstawie ust. 11 Załącznika nr 12 Decyzji nr DRR-WLRR.712.5.2025.AKK proszę o dokonanie następujących zmian dostępu do Aplikacji SEPE2:

Lp.	Zakres zmian *)	Imię	Nazwisko	Login **)	Uprawnienia ***)	Adres e-mail	Nr telefonu	Obszar działania (jeśli występuje, np. Zakład Spółki)	Lokalizacja (opcjonalnie)	Adres IP ****)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
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 12 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRAZ SYSTEM SKRJ

A. Przedmiot udostępniania

1. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu danych dotyczących konstrukcji planowego rozkładu jazdy pociągów Przewoźnika, poprzez moduł SKRJ desktop (dalej: "Usługa"), w zakresie informacji:
 - 1) ;
 - 2) ;
 - 3) ;
 - 4) ;
 - 5) ;
 - 6) ;
 - 7) .

B. Licencja

2. Zarządca przysługują wszelkie prawa autorskie, w tym prawa majątkowe i prawa zależne do systemu SKRJ, o którym mowa w ust. 1, a które stanowią utwór w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz. U. 2025 r., poz. 24 – dalej: „Ustawa o prawach autorskich”). W związku z wykonaniem Usługi nie zostaną naruszone prawa osób trzecich, w tym w szczególności przysługujące im prawa autorskie.
3. Zarządca udziela Przewoźnikowi niewyłącznej licencji na korzystanie z systemu SKRJ, o którym mowa w ust. 1, wraz ze wszelkimi modyfikacjami i aktualizacjami wprowadzonymi do ww. aplikacji w czasie trwania Usługi. Licencja udzielana jest na okres obowiązywania Decyzji.
4. Licencja obejmuje prawo do korzystania przez Przewoźnika z systemu SKRJ, o którym mowa w ust. 1, na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w czasie obowiązywania 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.
5. Licencja na korzystanie z systemu SKRJ łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłacona przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 30.

C. Zobowiązania Stron

6. Zarządca jest zobowiązany do:

- 1) sporządzenia na żądanie Przewoźnika zestawienia liczby aktywnych stanowisk i kont użytkowników systemu SKRJ, którego wzór stanowi **Załącznik nr 12.1** i przekazać je (w zabezpieczonym hasłem pliku) drogą elektroniczną na adres, o którym mowa w ust. 11 w terminie do 5 dni roboczych od otrzymania żądania;
 - 2) przekazywania na bieżąco informacji o modyfikacjach systemu SKRJ, które dotyczą Przewoźnika;
 - 3) przyjmowania i realizacji zleceń od Przewoźnika na warunkach określonych w ust. 9 – 25.
7. Przewoźnik jest zobowiązany do:
- 1) składania zleceń na warunkach określonych w ust. 9 – 25;
 - 2) niezwłocznego zgłaszania braku możliwości użytkowania systemu SKRJ drogą elektroniczną na adres wskazany w ust. 10;
 - 3) przekazywania Zarządcy wszystkich niezbędnych danych, wymaganych do realizacji zleceń, o których mowa w ust. 9.
8. 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 systemu SKRJ do bezpłatnego używania osobom trzecim. W razie naruszenia powyższego obowiązku, Zarządca ma prawo wypowiedzieć świadczenie Usługi w trybie natychmiastowym bez zachowania terminów wypowiedzenia, bez prawa do odszkodowania.



ZAŁĄCZNIK NR 12.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK.O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW SYSTEMU SKRJ

Lp.	Firma / Jednostka organizacyjna	Adres	Imię i nazwisko użytkownika	Nr telefonu kontaktowego	Adres e-mail	IP stacji roboczej	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
2.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
3.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
4.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
5.	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

✂--✂

ZAŁĄCZNIK NR 12.2 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZLECENIE UTWORZENIA LUB ZMIANY DOSTĘPU DO SYSTEMU SKRJ

Na podstawie ust. 9 **Załącznika nr 13** Decyzji DRR-WLRR.712.5.2025.AKK proszę o dokonanie następujących zmian dostępu do systemu SKRJ:

1) Konta użytkowników:

Lp.	Firma / Jednostka organizacyjna	Adres	Imię i nazwisko użytkownika	Nr telefonu kontaktowego	Adres e-mail	Dostęp do OT	Zakres zmian *)	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
...								

*) - Skrót opisu zakresu zmian:

- Z – założenie nowego lub zmiana konta użytkownika
- U – usunięcie aktywnego konta

2) Dostępu do systemu SKRJ:

Lp.	Firma / Jednostka organizacyjna	Adres instalacji / adres sieciowy NAT	Imię i nazwisko użytkownika	Nr telefonu kontaktowego	Zakres zmian *)	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
...						

*) - Skrót opisu zakresu zmian:

- Z – aktywacja dostępu
- U – dezaktywacja dostępu

ZAŁĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.5.2025.AKK. O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

WZÓR GWARANCJI BANKOWEJ/UBEZPIECZENIOWEJ

GWARANCJA BANKOWA/UBEZPIECZENIOWA

NR

GWARANT:

.....

z siedzibą, przy ul.,

wpisana do pod numerem

posiadająca numer NIP

BENEFICJENT:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

o kapitale zakładowym w wysokości zł w całości wpłaconym,

PRZEWOŹNIK:

.....

z siedzibą, przy ul.,

wpisana do pod numerem

posiadająca numer NIP

Niniejsza gwarancja (zwana dalej "Gwarancją") została wystawiona na zlecenie (*nazwa podmiotu*), w celu zabezpieczenia zobowiązań finansowych Przewoźnika wynikających z Decyzji znak: DRR-WLRR.712.5.2025.AKK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy

pociągów 2025/2026 z dnia roku, która została zawarta pomiędzy Przewoźnikiem a Beneficjentem (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 zakresie zapłaty roszczeń z tytułu wydanej Decyzji w okresie od dnia 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.

Nasza Gwarancja wchodzi w życie z dniem jej wystawienia i pozostaje ważna do dnia [.....] włącznie, a jeżeli data ta przypadałaby w dniu, w którym Bank nie prowadzi działalności operacyjnej, Gwarancja jest ważna do następnego dnia roboczego („Termin ważności”).

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

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

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

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

Gwarancja wygasa automatycznie i całkowicie w przypadku:

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

- 4) zwrócenia Gwarantowi przez Beneficjenta niniejszej Gwarancji w Terminie jej ważności poprzez złożenie oświadczenia podpisanego przez osoby uprawnione do reprezentowania Beneficjenta i doręczenia 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 Decyzje, 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