

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.4.2025.KS
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 12 grudnia 2025 r.

ustalająca warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC 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 „PKP INTERCITY” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP IC” lub „Przewoźnik” lub „Spółka”) z 13 listopada 2025 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („UTK”): 14 listopada 2025 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC 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 („Umowa”),

USTALAM

- I. warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC 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. 22, § 10 ust. 4 projektu negocjowanej umowy, Załącznika nr 5 pkt. 1 ppkt 2 oraz pkt 7 do projektu negocjowanej umowy.**
- II. na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

§ 1. Definicje

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja** – niniejszą decyzję;
- 2) aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym;
- 3) Regulamin** – Regulamin sieci 2025/2026, opracowany przez Zarządcę, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, stanowiący wzorzec umowny w rozumieniu art. 384- 385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny³ („k.c.”);
- 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) Zasady 1520** – Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl;

¹ Dz.U. z 2025 r. poz. 1234.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1691.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 1071.

- 6) **Aplikacja SEPE2** – aplikacja internetowa System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2;
- 7) **System SKRJ** – aplikacja System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 8) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów „Zamawiaj i Jedź”;
- 9) **Portal Przewoźnika** - aplikacja internetowa umożliwiająca Przewoźnikowi uzupełnienie informacji rozkładowych oraz danych handlowych fragmentów skonstruowanych tras pociągu znajdujących się poza granicami Polski;
- 10) **OIU** – Obiekt Infrastruktury Usługowej;
- 11) **Regulamin OIU** – Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl;
- 12) **Moduł OIU** – moduł służący do rejestrowania manewrów, postoju pojazdów kolejowych i korzystania z OIU;
- 13) **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 elektronicznej⁴ 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/WE⁵;
- 14) **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 jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 12 grudnia 2026 r.;
- 15) **RODO** – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)⁶.

§ 2. Oświadczenia

1. Zarządca posiada ważną na dzień wydania Decyzji Autoryzację Bezpieczeństwa, uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. Regulaminu oraz odpis z Krajowego Rejestru Sądowego / Rejestru Handlowego / Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej / pełnomocnictwa osoby lub osób podpisujących Umowę w imieniu Przewoźnika / uchwały o powołaniu członków Zarządu Przewoźnika / uchwały o zmianie składu Zarządu Przewoźnika, 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 o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustali zasady postępowania mające na celu minimalizację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Strony, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będą stosować postanowienia Regulaminu, Zasad 1520 i Regulaminu OIU. W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią Decyzji a Regulaminem, zapisy Decyzji są wiążące dla Stron.
8. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, wyraża zgodę na realizację przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr 202 Zarządcy.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu i dla którego wyznaczono postój handlowy zgodnie z rozkładem jazdy, a nie ma technicznych możliwości przyjęcia pociągu na peron o dłuższej krawędzi peronowej ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.

⁴ Dz. U. z 2024 r. poz. 1725.

⁵ Dz.U.UE.L.2014.257.73.

⁶ Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88.

10. Każda ze Stron jest dużym przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych⁷.
11. Zobowiązuje się Zarządcę, że rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte są w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług⁸ („ustawy o podatku od towarów i usług”).
12. Zobowiązuje się Przewoźnika, że wyraża zgodę na udostępnienie zewnętrznym interesariuszom, 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.
13. Zobowiązuje się Przewoźnika, że wyraża zgodę na udostępnianie danych dla ministerstwa właściwego do spraw transportu kolejowego, Urzędu Transportu Kolejowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej za pośrednictwem systemu informatycznego Interaktywna mapa CZK-P 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.

§ 3. Przedmiot Decyzji

1. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi infrastrukturę kolejową w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla:
 - 1) przejazdów pociągów;
 - 2) wykonywania manewrów;
 - 3) postoju pojazdów kolejowych;
 - 4) korzystania z OIUna zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie, Zasadach 1520, Regulaminie OIU i Decyzji.
2. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi dane dotyczące:
 - 1) planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez jego pociągi, poprzez Aplikację SEPE2, na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**;
 - 2) konstrukcji planowanego rozkładu jazdy pociągów poprzez system SKRJ, na zasadach zawartych w **Załączniku nr 14**;
3. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu Portalu Przewoźnika bez dodatkowych opłat, która dostępna jest pod adresem: <https://rozkladjazdy.plk-sa.pl>.

Przewoźnik zgłasza nowych użytkowników w zakresie aplikacji internetowej Portal Przewoźnika, o której mowa powyżej, zgodnie z zapisami Regulaminu.
4. 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.

⁷ Dz. U. z 2023 r. poz. 1790.

⁸ Dz. U. z 2025 r. poz. 775.

§ 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 literowego: „i”.
2. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez dokonania jej modyfikacji zmieni parametry pociągu, za wyjątkiem przypadku, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 9 Regulaminu.
3. W przypadku, kiedy zmienione parametry uniemożliwią wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów, Przewoźnik może otrzymać Uzupełniający Rozkład Jazdy.

Uzupełniający Rozkład Jazdy będzie uwzględniał nowe dane dotyczące np.: czasów jazdy pomiędzy posterunkami, pojazdu trakcyjnego, informacje o obciążeniu lokomotywy, długości pociągu, prędkości maksymalnej i wymaganym procencie masy hamującej, zmienione w stosunku do przydzielonej pierwotnej trasy pociągu.

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

Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z ISZTP zastępczego rozkładu jazdy pociągów w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
11. Wprowadzenie zamknięć torowych, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w Załączniku 16 do Regulaminu. W razie wprowadzenia zamknięcia torowego Przewoźnik jest uprawniony wyłącznie do uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zgodnie z § 10 Decyzji, natomiast inne koszty mogą być zwracane wyłącznie na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.
12. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować po stronie Przewoźnika konieczność wdrożenia zmian organizacji w zakresie obrządzania składów pod kątem sanitarnym, technicznym i ruchowym.
13. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3. Regulaminu.
14. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 3.4.3. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.
15. W przypadku 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).

16. W przypadku braku możliwości dotrzymania przez Przewoźnika ograniczeń środowiskowych wskazanych w podrozdziale 2.4.2 ust. 1 Regulaminu, w odstępie od tych zapisów Zarządca dopuszcza możliwość kursowania pociągów pasażerskich zestawionych z taboru z otwartym obiegiem sanitarnym.
17. Odstępstwo, o którym mowa w ust. 16, będzie obowiązywało na następujące typy taboru:
- 1) Wagon CD – AB³⁴⁹ – I klasy + II klasy (51);
 - 2) Wagon CD – B²⁴⁹ – II klasy;
 - 3) Wagon CD – BDs⁴⁴⁹ wagon dla osób przewożących rowery, wagon przystosowany do przejazdu osób z niepełnosprawnością.
18. Zobowiązuje się Przewoźnika do sukcesywnego wycofywania taboru z otwartym obiegiem sanitarnym w miarę postępów prac modernizacyjnych lub po przekroczeniu resursu przeglądowego taboru.

§ 5. Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

1. Zobowiązuje się Strony do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Decyzji.
2. Zobowiązuje się Strony do stosowania procesu monitorowania zagrożeń, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie⁹ 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 352/2009¹⁰ 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 rozwiązania 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 wyposażać.

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. Zobowiązuje się Przewoźnika do zezwolenia na wstęp i przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Przewoźnika na wniosek Zarządcy. Za każde wydane pozwolenie, prolongatę lub duplikat dla pracownika Zarządcy będzie pobierana opłata w wysokości 10 zł netto. Każdorazowy planowany przejazd pracownika Zarządcy w kabinie maszynisty powinien być zgłoszony do Przewoźnika na adres email: bwd@intercity.pl z wyprzedzeniem co najmniej 12 godz. przed planowanym przejazdem, z wyjątkiem przejazdów awaryjnych (np. monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu

⁹ Dz. Urz. UE L 320 z 17 listopada 2012 r.

¹⁰ Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r. z późn. zm.

kolejowego po wypadkach, zdarzeniach kolejowych) które powinny być zgłoszone przed rozpoczęciem przejazdu do Dyspozytora Głównego nr tel. 505 554 590. Zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty określa **Załącznik nr 16**.

Pracownik Zarządcy zobowiązany jest do okazania maszyniście imiennego zezwolenia wraz z dokumentem potwierdzającym tożsamość bez wezwania oraz ważny bilet na przejazd danym pociągiem. Bez okazania ww. dokumentów maszynista ma prawo odmówić wejścia ww. pracownika do czynnej kabiny maszynisty.

10. Pracownicy Przewoźnika stanowiący obsługę pojazdów trakcyjnych powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg. W przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągu, o której mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, jeżeli Przewoźnik otrzyma zastępczy rozkład jazdy pociągów obejmujący odcinki linii, na których nie realizował przejazdów lub w przypadku, gdy obsługa pojazdów trakcyjnych utraciła znajomość odcinków linii kolejowych z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, Zarządca przydzieli trasy pociągów celem uzyskania znajomości odcinków linii kolejowych. Zarządca nie naliczy opłat za realizację takich przejazdów. Zarządca nie zwraca Przewoźnikowi kosztów ponoszonych na uzyskanie znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę pojazdów trakcyjnych.
11. W skład zespołu, o którym mowa w podrozdziale 6.3.3. 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 są Dyrektorzy Zakładów i Z-cy Dyrektorów Zakładów Przewoźnika.
12. Przewoźnik, uprawniony we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej przez aplikanta, który nie jest przewoźnikiem, z chwilą autoryzacji tego wniosku, przejmuje na wyłączność uprawnienie do składania w imieniu i na rzecz aplikanta:
 - 1) wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej poza zmianami rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 4 i 9 Regulaminu;
 - 2) rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.4. Regulaminu.
13. W przypadku wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w Regulaminie w podrozdziale 4.8.3 ust. 1 i 2, Zarządca może pozbawić prawa do wykorzystania tej trasy pociągu na zasadach określonych w Regulaminie podrozdział 4.8.3. ust. 3.
14. Na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Zarządca zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj.:
 - 1) koszenie traw i odchwaszczanie, tak aby ich wysokość nie przekraczała 15 cm na drodze dojścia do miejsca (toru) odstawienia pozostawionych na postój składów pociągów oraz torowiska w obrębie skrajni taboru;
 - 2) usuwanie krzewów;
 - 3) właściwe zabezpieczenie studzienek;
 - 4) zapewnienie oświetlenia w porze ciemnej na czas wykonywania czynności technicznych przy pociągach w miejscach, w których istniejąca infrastruktura pozwala na zapewnienie takiego oświetlenia.

W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu międzytorzy w tym na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
15. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu czystości w obrębie międzytorzy i całej szerokości pryzmy podsypki i ław torowiska, szczególnie, gdy będzie ograniczona widoczność słupków, wskaźników bądź semaforów Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości, takich jak w szczególności „krzewów” ograniczających i/lub zasłaniających widoczność lub nieczytelnych wyblakłych wskaźników w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
16. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, brak wskaźników lub złego usytuowania wskaźników itp. Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości

w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.

17. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, w tym w zakresie odśnieżania, oświetlenia peronów min. w czasie wjazdu, postoju i wyjazdu pociągu Przewoźnika, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi 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.
18. Na stacjach i przystankach kolejowych wyposażonych w rozwiązania techniczne ułatwiające poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (np. windy, dźwigi pasażerskie lub pochylnie dla wózków), na których pociągi Przewoźnika realizują postoje handlowe, Zarządca jest zobowiązany utrzymywać te rozwiązania w należytym stanie technicznym, umożliwiającym bezpieczne z nich korzystanie przez podróżnych.

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

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

Przewoźnik powiadamia właściwą terenowo jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6.1**.

19. 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: rozliczenia.BPP@intercity.pl o powyższym i wzywa do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, tzn. co najmniej do przywrócenia prawnie określonych standardów jakości środowiska (jeśli są określone) a w przypadku ich braku przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia.

W przypadku nieusunięcia przez Przewoźnika stwierdzonych nieprawidłowości w terminie 3 dni roboczych od otrzymania wezwania Zarządcy, Zarządca usunie je na koszt Przewoźnika.

20. 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 środowisku¹¹, 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.

¹¹ Dz.U. z 2014 r., poz. 112.

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

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

22. 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) w przypadku zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi, mienia i środowiska, powiadamia się odpowiednio:
 - a) po stronie Zarządcy – najbliższy posterunek ruchu,
 - b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:
 - a) po stronie Zarządcy – poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika dostępnymi środkami komunikacji (e-mail, telefon komórkowy, telefon bazowy), tj. Dyspozyturę Główną PKP IC,
 - b) po stronie Przewoźnika – poprzez maszynistę pojazdu trakcyjnego dyspozyturę Przewoźnika, która powiadamia właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 3) w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującego utrudnienia eksploatacyjne, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 9 Regulaminu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje o potrzebie usunięcia taboru: poprzez właściwą terenowo Ekspozyturę Dyspozytury Głównej „PKP Intercity” S.A.: (Kraków, tel. 12 393 33 75 bzkrd@intercity.pl; Poznań, tel. 61 633 25 18 bzprd@intercity.pl; Gdynia, tel. 58 721 55 17 bzgtd@intercity.pl) bądź Dyspozyturę Główną, Warszawa, tel. 22 473 30 64 bzrd@intercity.pl odpowiednio:
 - a) Dyspozytura Główna w Warszawie – nr tel. 22 47 33 064; 22 47 42 751; adres email: bzrd.warszawa@intercity.pl, bzrd.warszawa@intercity.pl,
 - b) Wydział Ekspozytury Głównej w Poznaniu – nr tel. 616 662 518; 616 331 809; adres e-mail: bzprd@intercity.pl, bzprd@intercity.pl,
 - c) Wydział Ekspozytury Głównej w Krakowie – nr tel. 12 39 33 375; 12 39 33 231; adres e-mail: bzkrd@intercity.pl,
 - d) Wydział Ekspozytury w Gdyni – nr tel. 587 215 517; 587 213 375; adres e-mail: bzgtd@intercity.pl;
- 4) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według **Załącznika nr 2**;
- 5) w zakresie udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, Zarządca i Przewoźnik powiadamiają się na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**;

- 6) w zakresie udostępniania danych poprzez system SKRJ, Zarządca i Przewoźnik powiadamiają się na zasadach zawartych w **Załączniku nr 14**;
- 7) Zarządca przekazuje Przewoźnikowi na dedykowane adresy e-mail: prj@intercity.pl, sekretariat.bzw@intercity.pl, sekretariat.bzp@intercity.pl, sekretariatbzk@intercity.pl, sekretariat.bzg@intercity.pl, powiadomienia w zakresie:
 - a) specyfikacji wprowadzonych zmian do Regulaminów technicznych,
 - b) informacji o zmianach w Dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (Dodatek 1 i Dodatek 2),
 - c) informacji o aktualizacji Danych do opisu trasy;
- 8) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:
 - a) po stronie Zarządcy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, e-mail: ius@plk-sa.pl,
 - b) po stronie Przewoźnika – PKP Intercity S.A. Biuro Realizacji Przewozów, adres: 02-05 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: umowa.pkplk@intercity.pl.

§ 7. Opłaty

1. W ramach Decyzji Zarządca pobiera opłaty:
 - 1) za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:
 - a) opłatę podstawową za zrealizowany przejazd pociągu,
 - b) opłatę za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU,
 - c) opłatę manewrową za zrealizowane manewry;
 - 2) rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;
 - 3) za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm;
 - 4) za korzystanie z OIU;
 - 5) za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2;
 - 6) 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 („pockm”) 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,

WM – 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),

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

PT – 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. Opłata podstawowa wyznaczona według zasad podanych w ust. 6 i 7 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.
9. Opłata podstawowa, o której mowa §7 w ust. 1 pkt 1 lit. a), w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnej na stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/klienci-ikontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe>.

10. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
11. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej dla trakcji elektrycznej lub innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego **Załącznik 2.8** Regulaminu.
12. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU jest obliczana, jako iloczyn stawki jednostkowej postoju i sumy czasu trwania postoju. Opłata za postój nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez pojazd kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia Zarządcy gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu, w przypadku, gdy pociąg uruchamiany jest w odstępie od rozkładu jazdy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.
13. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm naliczane są zgodnie z Zasadami 1520.

§ 9. Opłaty rezerwacyjne

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

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

gdzie:

i – oznacza część trasy pociągu, ($W_{Mi} - W_{M2i}$) różnica współczynników W_{M1} – przed zmianą masy brutto i W_{M2} po zmianie masy brutto, znaczenie współczynników W_M , W_K , P_{Mi} , K_P jest analogiczne do wzoru na wyliczenie opłaty podstawowej, o którym mowa w § 8 ust. 2.

3. W przypadku realizacji przejazdu pociągu według warunków, o których mowa w § 2 ust. 8, Zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy na linii nr 202.

§ 10. Rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej

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

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

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

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

W przypadku braku możliwości technicznych, w zakresie realizacji przejazdu pociągu po jednej ze stron zamkniętej części remontowanej infrastruktury kolejowej, Zarządca pokrywa koszty wprowadzonej przez Przewoźnika komunikacji zastępczej na odcinku, na którym z przyczyn technicznych przejazd tego pociągu nie może się odbywać.

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 obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.

3. Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej dla przydzielonej zdolności przepustowej na odcinku, na którym pociąg nie zrealizował przejazdu, została wprowadzona komunikacja zastępcza, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: ¹²@plk-sa.pl według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**.

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**;
- 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.2**;
- 4) oświadczenie o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizator transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów ujętych w Załączniku 16 do Regulaminu, rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.
5. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z nieprzewidzianych zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, rozliczenie kosztów realizowane jest w trybie określonym w podrozdziale 6.3.3. Regulaminu.

§ 11. Inne opłaty i rozliczenia

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

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

3. Do wystawionej dla Przewoźnika faktury Zarządca dołącza następujące załączniki:
 - 1) kopię faktury wystawionej przez innego przewoźnika;
 - 2) telefonogram/ zamówienie, określający, kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
 - 3) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy z pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta/kierownika pociągu) i pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika.
4. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został użyty do „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika, za wykonaną pracę pojazdu trakcyjnego 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:
 - 1) od 14 grudnia 2025 do 31 grudnia 2025 r. – pojgodz. pracy pojazdu trakcyjnego z drużyną trakcyjną netto:
 - a) EU07/EP07 – 560,00 zł,

¹² Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

- b) EP08 – 667,00 zł,
 - c) EU07A – 835,00 zł,
 - d) EP05 – 675,00 zł,
 - e) EP09 – 1 200,00 zł,
 - f) EU160, EU 44, EU200, Vectron – 1 596,00z ł,
 - g) SM42 – 904,00 zł,
 - h) 754 – 1 087,00 zł,
 - i) SU160 – 1 330,00 zł,
 - j) SU4210/4220 – 1 589,00 zł;
- 2) od 1 stycznia 2026 do 31 grudnia 2026 r. – pojęgodz. pracy pojazdu trakcyjnego z drużyną trakcyjną netto:
- a) EU07/EP07 – 581,00 zł,
 - b) EP08 – 692,00 zł,
 - c) EU07A – 866,00 zł,
 - d) EP05 – 700,00 zł,
 - e) EP09 – 1244,00 zł,
 - f) EU160, EU 44, EU200, Vectron – 1655,00 zł,
 - g) SM42 – 937,00 zł,
 - h) 754 – 1127,00 zł,
 - i) SU160 – 1379,00 zł,
 - j) SU4210/4220 – 1648,00 zł.

Do powyższych kwot zostanie doliczony podatek VAT według obowiązujących stawek.

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

Do wystawionej dla Zarządcy faktury Przewoźnik dołącza następujące załączniki:

- 1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
 - 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, kierownika pociągu manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
5. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został zamówiony przez Zarządcę w celu „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika i nie został wykorzystany, obciąża Zarządcę fakturą wystawioną zgodnie z postanowieniami ust. 4 powyżej.
6. Niezależnie od zasad opisanych w ust 4 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 pożądaný czas dojazdu pojazdu trakcyjnego do miejsca realizacji zlecenia, niezwłocznie informuje Zarządcę o możliwości jego realizacji. Po wykonaniu usługi, Przewoźnik przekazuje fakturę do wskazanej w zleceniu jednostki organizacyjnej Zarządcy, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi określonymi w ust. 4.

Przewoźnik wyznaczając opłatę za użycie pojazdu trakcyjnego, uwzględnia całkowity koszt pracy pojazdu wraz z drużyną trakcyjną odpowiednio dla rodzaju użytego pojazdu trakcyjnego. W przypadku określenia czasu wykonania usługi stosuje się przeliczenie jak w ust. 4. W ramach jednego zlecenia Przewoźnik może zrealizować kilka rodzajów czynności następujących bezpośrednio po sobie, które należy rozliczać odpowiednio na zasadach

określonych w ust. 4. Do wystawionej faktury, Przewoźnik załącza otrzymany wraz ze zleceniem formularz „Realizacja zlecenia usługi trakcyjnej”, z którego treści faktura wynika.

7. 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- 9”, w tym kosztów komunikacji zastępczej.
8. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, mogą powodować konieczność przejazdu pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr 202. W takim przypadku Przewoźnik uprawniony jest do obciążenia Zarządcy, poniesionymi z tego tytułu udokumentowanymi kosztami. Przez udokumentowane koszty, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu po linii nr 202, a udokumentowanymi kosztami poniesionymi przy realizacji przejazdu po linii nr 250.

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

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. zawierającą informację o numerze pociągu i terminie realizacji przejazdu pociągu;
 - 2) zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 4**.
9. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:
- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (dotyczy stacji: Bielsko Biała Główna, Katowice, Katowice Zawodzie, Gliwice, Kielce, Kraków Zachód, Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Jasło, Krynica Zdrój, Łupków, Muszyna, Powroźnik, Przemyśl Bakończyce, Przemyśl Główny, Racibórz, Rzeszów Główny, Sandomierz, Stalowa Wola Rozwadów, Sucha Beskidzka, Stróże, Tarnów, Wisła Głębce, Wisła Uzdrowisko, Zagórz, Zakopane, Żywiec, Wrocław Gł., Poznań Gł., Jelenia Góra, Jarocin; Ustka, Lębork, Sławno, Słupsk i Giżycko);
 - 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.

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

10. 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 wraz z obsługą trakcyjną dla przeciągania składów pociągów jako traktacji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej;
- 4) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
- 5) kosztów obsługi rewidenckiej, które są skutkiem powstania nowych dodatkowych stacji postojowych przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 6) kosztów obsługi manewrowej (odpięcie przypięcie lokomotywy, przestawienie składu) na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 7) dodatkowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru;
- 8) dodatkowe koszty paliwa lub energii trakcyjnej wynikające z realizacji przejazdów pociągów Przewoźnika, prowadzonych drogą okrężną, będącą skutkiem braku możliwości przejazdu pociągów z punktu utrzymania taboru Przewoźnika do stacji uruchomienia pociągu najkrótszą trasą.

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

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

11. W przypadku odwołania przez Zarządcę zarządzanego w RJ zamknięcia linii z winy Zarządcy w terminie krótszym niż 14 dni przed planowanym zamknięciem linii, powodującego rezygnację z uruchomienia ZKA i konieczności wypowiedzenia umowy/odstąpienia od umowy zawartej z przewoźnikiem autobusowym, Przewoźnik występuje do Zarządcy o zwrot opłaconych kar umownych naliczonych przez przewoźnika autobusowego oraz odpowiednio udokumentowanych przez Przewoźnika, które zostały określone w umowie pomiędzy Przewoźnikiem a przewoźnikiem autobusowym z tytułu jej wypowiedzenia/odstąpienia w takim przypadku.
12. W przypadku postoju pojazdów kolejowych, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 8 Regulaminu, z chwilą upływu terminu określonego w powiadomieniu, opłata ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdych kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.

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

W przypadku braku wolnych torów na danej stacji, Zarządca wskazuje inny wolny tor na innej stacji, gdzie istnieje możliwość odstawienia pojazdów kolejowych na postój. Postój pojazdów kolejowych, po ich przestawieniu, będzie zaliczony jako postój na torze ogólnodostępnym, a gdy Przewoźnik wskaże inne miejsce przestawienia, to według zasad obowiązujących dla tego miejsca/toru.

13. 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.

14. Opłaty za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2, wyznaczane są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 13**.
15. Opłaty za udostępnianie danych poprzez system SKRJ, wyznaczane są zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku nr 14**.
16. Strony postanawiają, że obowiązującą formę odszkodowań z tytułu nienależytego wykonania Decyzji, stanowią kary umowne.

Zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń w zakresie:

- 1) wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej zawarte są w **Załączniku nr 5**;
 - 2) utrzymania międzytorzy zawarte są w **Załączniku nr 6**;
 - 3) utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych zawarte są w **Załączniku nr 6.1**;
 - 4) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad, zawarte są w **Załączniku nr 7 i Załączniku nr 7.1**;
 - 5) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, zawarte są w **Załączniku nr 8 i Załączniku nr 8.1**;
 - 6) odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy zawarte są w **Załączniku nr 9 i Załączniku nr 9.1**;
 - 7) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania, zawarte są w **Załączniku nr 10**;
 - 8) wykorzystania danych z Aplikacji SEPE2 niezgodnie z obowiązującymi zasadami, zawarte są w ust. 36 **Załącznika nr 13**.
17. Strony postanawiają, że w zakresie rekompensat, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, obowiązuje procedura rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu według zasad określonych w **Załączniku nr 11**.

Pozostałe elementy Planu wykonania realizowane będą zgodnie z zapisami Regulaminu.

18. W przypadku, gdy wartość wypłaconych przez Zarządcę Przewoźnikowi rekompensat, o których mowa w ust. 17, za rozkład jazdy pociągów 2025/2026, nie pokryje w całości wypłaconych przez Przewoźnika pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień pociągów na podstawie Artykułu 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym¹³, oraz kosztów poniesionych w związku z zapewnieniem podróży nocnym nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie art. 20 ww. rozporządzenia, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2025/2026, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań oraz poniesionych kosztów z tytułu opóźnień, za które winę ponosi Zarządca, Przewoźnik może dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań z winy Zarządcy, w części niepokrytej przez rekompensatę, według zasad określonych w **Załączniku nr 12**.
19. Strony postanawiają, 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

¹³ Dz.U.UE.L.2021.172.1.

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

W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje stosownych korekt w tym zakresie.

2. Zarządca prowadzi w Module OIU rejestrację wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych i korzystania z OIU. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości z właściwą terenowo, dla wykonanej usługi, jednostką organizacyjną Zarządcy, zobowiązany jest po ich zakończeniu do dokonania ich autoryzacji w 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, postoju pojazdów kolejowych, korzystania z OIU i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: umowa.pkpplk@intercity.pl najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjnej i opłaty za korzystanie z OIU.

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

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

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

1. Zarządca wystawia faktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą o podatku od towarów i usług za:
 - 1) zrealizowane usługi, za wyjątkiem usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2 oraz system SKRJ, o której mowa w pkt 3, w terminie do 7 dni roboczych po zakończeniu okresu rozliczeniowego;
 - 2) wpłaconą zaliczkę, w terminie do 7 dni od daty otrzymania wpłaty zaliczki;
 - 3) usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2 oraz system SKRJ, w terminie do 14 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego.

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

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, opłatę za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjne oraz opłaty za korzystanie z OIU.
3. Za opracowanie warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej 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 21 dni od daty ich wystawienia, not odsetkowych wnoszonych w terminie 5 dni 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. Strony postanawiają, że podatek od towarów i usług VAT wynikający z faktur wystawionych w związku z realizacją Decyzji może być regulowany z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności – zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług.

6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury/noty in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: **42 1140 1010 0000 2606 8600 1005** w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury/noty z zastrzeżeniem, gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe zobowiązania wobec Zarządcy, wówczas kwota korekty in minus w pierwszej kolejności zostanie zaliczona na poczet istniejącego zadłużenia.
7. Rozliczenia z tytułu użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, dokonywane są odpowiednio przez Zarządcę i Przewoźnika lub ich jednostki organizacyjne, a za uruchomienie komunikacji zastępczej, za zrealizowany w ramach rocznego rozkładu jazdy przejazd pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem 21-dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
8. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
9. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
10. Fakturę/notę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
11. Za opóźnienia w regulowaniu należności Zarządcy przysługuje prawo do naliczania odsetek ustawowych za opóźnienia w transakcjach handlowych, zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych¹⁴.
12. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej Strony, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
13. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z Decyzji. W takim przypadku w terminie 10 dni od daty dokonania płatności Przewoźnik zostanie poinformowany w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.
14. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie, bez uzyskania jej uprzedniej pisemnej zgody.

§ 14. Gwarancje finansowe

1. Zarządca może żądać od Przewoźnika przedstawienia gwarancji finansowej w wysokości równowartości sumy kwot brutto, opłat za zamówione usługi w ramach Decyzji, naliczonych za maksymalnie dwa kolejno następujące po sobie okresy rozliczeniowe.
2. Wniesiona 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 21.10.2025 r. Przewoźnik nie jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowej.
4. W przypadku zalegania z bieżącymi płatnościami – wynikającymi z Decyzji – powyżej 60 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 7 dni od daty otrzymania powiadomienia dokonuje wyboru formy gwarancji finansowej:
 - 1) w przypadku wyboru zaliczki Zarządca powiadomi 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 7 dni od daty wpłaty zaliczki wystawi Przewoźnikowi, odrębne faktury dla każdego okresu rozliczeniowego.

¹⁴ Dz.U. z 2023 r., poz. 1790.

W przypadku, gdy w okresie 2 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 powiadomi 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 30 dni od dnia otrzymania wezwania w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, która stanowić będzie **Załącznik nr 15** 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 30 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 nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji¹⁵ oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej¹⁶, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Postanowienia Decyzji dotyczące:
 - 1) szacowanej wartości Decyzji §19 ust.5;
 - 2) Gwarancji Finansowych, o których mowa w §14;
 - 3) Oświadczenia z załącznika nr 3.2 (uzupełnionego) dotyczącego komunikacji zastępczej, poza danymi przekazywanymi do centrum Projektów Unijnych (CUPT),
stanowią informację będącą tajemnicą przedsiębiorstwa Przewoźnika oraz tajemnicą przedsiębiorcy Przewoźnika w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
3. Strony zobowiązane są do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
4. Strony zobowiązane są do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
5. Każda ze Stron zobowiązana jest do niewykorzystania informacji, o których mowa w ust. 2 oraz w ust. 3 uzyskanych od drugiej Strony w celach innych niż określonych w Decyzji.
6. Obowiązek określony w ust. 2, ust. 3 i ust. 5 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
7. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, które:
 - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Decyzji;
 - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej zgody Strony, której informacja dotyczy, wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym;
 - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązana jest ograniczyć dostęp

¹⁵ Dz.U. z 2022 r., poz. 1233.

¹⁶ Dz.U. z 2022 r., poz. 902.

do informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.

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

§ 16. Obowiązek informacyjny realizowany przez Strony wobec osób trzecich

1. Strony, działając na mocy art. 13 RODO, informują Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Przewoźnika jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74 („Zarządca”);
 - 2) u Zarządcy funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
 - 3) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Zarządcy jest PKP Intercity S.A. z siedzibą pod adresem: 02-305 Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 142 A („Przewoźnik”);
 - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: iod@intercity.pl, udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Przewoźnika;
 - 5) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Decyzji;
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
 - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);
 - d) zarządzania kontami użytkowników i uprawnieniami dostępowymi do Aplikacji SEPE2 oraz systemu SKRJ, w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte, 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. Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 12) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Każda ze Stron zobowiązana jest poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane przez Strony do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Stronę jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane podczas podpisania Decyzji oraz na etapie realizacji Decyzji, o:
 - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
 3. Każda ze Stron zobowiązana jest, powołując się na art. 14 RODO, wykonać obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Stronę jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponować będzie druga Strona.
 4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane podczas realizacji Decyzji oraz na etapie realizacji Decyzji wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

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

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

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

1. Zarządca udostępnia na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej.
2. Przewoźnik zobowiązany jest 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. Rozszerzenie zakresu usług informatycznych, o których mowa w **Załączniku nr 13** oraz **Załączniku nr 14**, nie stanowi zmiany Decyzji.
3. Zobowiązuje się Strony do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teled adresowych 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 8 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 łącznie ~~200~~ zł netto (słownie: ~~200~~), ~~200~~ zł brutto (słownie: ~~200~~).
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 nieuzupełnienia 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, o bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o aktualnym stanie zadłużenia. Postanowienie to, stosuje się odpowiednio do częściowego wypowiedzenia wykonywania postanowień Decyzji, o którym mowa w Załączniku nr 13 i Załączniku nr 14 do Decyzji, w razie zaistnienia przesłanek takiego wypowiedzenia przewidzianych w tych załącznikach.
9. Strony nie mogą bez zgody drugiej Strony wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przenieść wierzytelności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
10. Zobowiązuje się Przewoźnika do wyrażenia zgody na przeniesienie wierzytelności Zarządcy wynikających z Decyzji na rzecz banku wskazanego przez Zarządcę, z zachowaniem prawa Przewoźnika do dokonywania potrąceń i kompensat swoich wierzytelności z zastrzeżeniem, że potrącana kwota nie będzie stanowić więcej niż 2% wartości każdej faktury wystawionej przez Zarządcę do Decyzji. W przypadku, gdy bank będzie wymagał potwierdzenia odbioru od Zarządcy zawiadomienia o przelewie wierzytelności (Zawiadomienie), Przewoźnik prześle potwierdzenie zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik do Zawiadomienia nie później niż w ciągu 21 dni od daty wpływu pisma w tej sprawie do Przewoźnika. Przewoźnik wyraża zgodę na udostępnienie kopii Decyzji wskazanemu bankowi pod warunkiem, że bank zobowiąże się do nieujawniania osobom trzecim bez pisemnej zgody Przewoźnika, informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa drugiej Strony oraz danych osobowych.
11. Zastrzega się możliwość dochodzenia odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej lub rekompensat.
12. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
13. W przypadku zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa, Strony dostosują postanowienia Decyzji do zmienionych przepisów.
14. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
15. 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.

16. Strony potwierdzają, że w razie ogłoszenia upadłości Przewoźnika, w stosunku do Decyzji znajduje zastosowanie art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe¹⁷.
17. Wraz z wejściem w życie Decyzji traci moc obowiązywania umowa nr 80/353/0004/24 na udostępnienie danych poprzez system SKRJ.
18. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:
 - 1) **Załącznik nr 1** - Wzór upoważnienia do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie;
 - 2) **Załącznik nr 2** - Przekazywanie informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu;
 - 3) **Załącznik nr 3** - Wzór „Zestawienia pociągów odwołanych/ kursujących drogą okrężną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (p.o.), za które została wprowadzona komunikacja zastępcza organizowana przez Przewoźnika w związku z robotami na linii nr ... za okres rozliczeniowy od ... do ...”;
 - 4) **Załącznik nr 3.1** - Wzór „Porozumienie w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 10”;
 - 5) **Załącznik nr 3.2** - Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
 - 6) **Załącznik nr 3.3** - Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
 - 7) **Załącznik nr 4** - Zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202;
 - 8) **Załącznik nr 5** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej na stacjach i przystankach osobowych wyposażonych w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej;
 - 9) **Załącznik nr 6** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
 - 10) **Załącznik nr 6.1** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych;
 - 11) **Załącznik nr 7** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 12) **Załącznik nr 7.1** - Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 13) **Załącznik nr 8** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 14) **Załącznik nr 8.1** - Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
 - 15) **Załącznik nr 9** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 16) **Załącznik nr 9.1** - Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
 - 17) **Załącznik nr 10** - Zasady naliczania kar umownych z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
 - 18) **Załącznik nr 11** - Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
 - 19) **Załącznik nr 12** - Zasady występowania do Zarządcy o zwrot wypłaconych pasażerom odszkodowań za bilety kolejowe z tytułu opóźnień pociągów oraz o zwrot poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróżnym nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego;
 - 20) **Załącznik nr 12.1** - Oświadczenie przewoźnika kolejowego o zasadności i racjonalności wydanych posiłków i napojów, zapewnieniu zakwaterowania oraz w przypadku unieruchomienia pociągu - przewozu z pociągu do

¹⁷Dz.U. z 2025 r., poz. 614.

stacji kolejowej lub alternatywnego miejsca umożliwiającego kontynuację podróży przez pasażera, z tytułu opóźnienia pociągów powstałego z winy zarządcy;

- 21) **Załącznik nr 13** - Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez Aplikację SEPE2;
- 22) **Załącznik nr 13.1** - Wykaz użytkowników Aplikacji SEPE2;
- 23) **Załącznik nr 13.2** - Formularz zgłoszeniowy dostępu do Aplikacji SEPE2;
- 24) **Załącznik nr 14** - Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez system SKRJ;
- 25) **Załącznik nr 14.1** - Wykaz użytkowników systemu SKRJ;
- 26) **Załącznik nr 14.2** - Zlecenie utworzenia lub zmiany dostępu do systemu SKRJ;
- 27) **Załącznik nr 15** - Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej;
- 28) **Załącznik nr 16** - Zasady przejazdu pracowników Zarządcy Infrastruktury w czynnej kabinie maszynisty Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 13 listopada 2025 r. znak: BBZ1-070-23/2025 (data wpływu do UTK: 14 listopada 2025 r.) z uwagi na brak osiągnięcia porozumienia pomiędzy PKP PLK S.A. a PKP IC co do wszystkich zapisów w projekcie umowy Nr 60/012/0296/25 („Umowa”), działając na podstawie art. 30d ustawy o transporcie kolejowym, PKP IC zwróciło się z wnioskiem do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezesa UTK”) o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej zastępującej Umowę.

Prezes UTK pismem z 18 listopada 2025 r. znak: DRR-WLRR.712.4.2025.2.AKK zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek PKP IC postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej Umowę pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rocznym rozkładzie jazdy 2025/2026. Jednocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego dołączono następujące dokumenty:

- 1) wniosek PKP IC z 13 listopada 2025 r., znak: BBZ1-070-23/2025;
- 2) projekt umowy Nr 60/012/0296/25 o wykorzystanie przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy 2025/2026;
- 3) licencję PKP IC nr L/034/2017 na wykonywanie przewozów kolejowych osób;
- 4) jednolity certyfikat bezpieczeństwa PKP IC, nr identyfikacyjny UE: PL1020240198;
- 5) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP IC, nr KRS 0000296032, aktualny na dzień 17 listopada 2025 r.;
- 6) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK S.A., nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 17 listopada 2025 r.;
- 7) autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A.;
- 8) Regulamin sieci 2025/2026 przyjęty do stosowania uchwałą Nr 983/2024 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 22 października 2024 r.

W ww. piśmie z 18 listopada 2025 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK S.A. do ustosunkowania się do wniosku PKP IC z 13 listopada 2025 r. w przedmiocie wydania decyzji zastępującej Umowę pomiędzy PKP IC a Zarządcą infrastruktury.

Pismem z 20 listopada 2025 r. znak: BPP-070-127/2025 (data wpływu do UTK: 20 listopada 2025 r.), Przewoźnik przekazał wersję jawną projektu Umowy. Ponadto pismem z 20 listopada 2025 r. (data wpływu do UTK: 21 listopada 2025 r.) znak: BPP2-075-90/2025 przedstawił swoje spostrzeżenia dotyczące prowadzonego procesu negocjacyjnego Umowy z Zarządcą.

PKP PLK S.A. w z piśmie z 26 listopada 2025 r., nr IUS1.7010.72.2025.PG.9 (data wpływu do UTK: 27 listopada 2025r.) przedstawiła swoje stanowisko dotyczące rozbieżności wskazanych przez PKP IC w projekcie Umowy.

Prezes UTK, pismem z 5 grudnia 2025 r., znak: DRR-WLRR.712.4.2025.6.KS, zawiadomił Strony na podstawie art. 10 k.p.a. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 3 dni od dnia otrzymania pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 18 listopada 2025 r. znak: DRR-WLRR.712.4.2025.2.AKK dołączono:

- 1) pismo PKP IC z 20 listopada 2025 r. znak: BPP2-075-90/2025;

2) pismo PKP IC z 20 listopada 2025 r. znak: BPP-070-127/2025;

3) pismo PKP PLK S.A. z 26 listopada 2025 r. nr: IUS1.7010.72.2025.PG.9.

8 grudnia 2025 r. Spółka zapoznała się w siedzibie UTK z materiałem dowodowym zgromadzonym przez Prezesa UTK w przedmiotowej sprawie wykonując fotokopie przedmiotowych akt.

Przewoźnik pismem z 8 grudnia 2025 r., znak: BPP2-070-12.1/2025 (data wpływu do UTK: 9 grudnia 2025r.) przedstawił swoje ostateczne stanowisko w przedmiotowej sprawie.

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 się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

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

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, 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 PKP IC pismem z 13 listopada 2025 r. (data wpływu do UTK: 14 listopada 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 PKP IC zmianami.

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

- § 5 ust. 22,
- § 10 ust. 4,
- Załącznika nr 5 do projektu negocjowanej Umowy – pkt 1 ppkt 2 oraz pkt 7.

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. 22 projektu negocjowanej Umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

Przewoźnik zaproponował wykreślenie zaproponowanego przez PKP PLK S.A. zapisu w treści § 5 ust. 22 projektu negocjowanej Umowy:

„22. 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 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.”

i zastąpienie go propozycją PKP IC, w następującym brzmieniu:

„22. Wyposażenie pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów w urządzenia, o których mowa w podrozdziale 2.4. ust. 6 Regulaminu powinno nastąpić w terminie 9 miesięcy od daty przekazania przez Zarządcę Przewoźnikowi pełnej specyfikacji interfejsu i dokumentów elektronicznych. Po upływie terminu wskazanego w zdaniu poprzednim, ale nie później niż 3 miesiące przed obowiązkiem używania przez Przewoźnika dokumentów w postaci elektronicznej, Zarządca udostępni Przewoźnikowi skonfigurowane środowisko testowe oraz API, w celu przeprowadzenia testów. Pełne wdrożenie rozwiązania, o którym mowa w podrozdziale 2.4. ust. 6 Regulaminu nastąpi nie wcześniej niż po upływie 1 miesiąca po przeprowadzeniu i zakończeniu z wynikiem pozytywnym testów z udziałem wszystkich Przewoźników. W czasie trwania testów będą wydawane rozkazy pisemne na dotychczasowych zasadach. Przepisy dotyczące terminu wskazanego w podrozdziale 2.4. ust. 7 Regulaminu nie obowiązują Przewoźnika.”

Zdaniem Przewoźnika zamierzenia Zarządcy związane z cyfryzacją komunikacji pomiędzy Zarządcą są w pełni uzasadnione. Jednakże odpowiedzialne wdrożenie takich rozwiązań wymaga uprzedniego przekazania przez Zarządcę finalnej, dookreślonej specyfikacji informatycznej rozwiązania, w tym scenariuszy użycia konkretnych metod obsługi elektronicznego rozkładu jazdy oraz zagwarantowania czasu niezbędnego na opracowanie i przetestowanie po stronie Przewoźnika oprogramowania (na podstawie ww. specyfikacji), które będzie prezentowało informacje w sposób czytelny, jednoznaczny i nieprzeciążający percepcji maszynisty podczas prowadzenia pociągu.

Wobec tego, przyjęcie zapisu wyznaczającego konkretny termin uruchomienia rozwiązania po stronie Przewoźnika, przy jednoczesnym braku zobowiązania Zarządcy do przekazania z odpowiednim wyprzedzeniem pełnych informacji na temat wymaganej specyfikacji rozwiązania, Spółka uznaje za niedopuszczalny do wprowadzenia w Umowie.

Nałożenie na Przewoźnika obowiązku wdrożenia rozwiązania bez wcześniejszego dostarczenia jego pełnej specyfikacji oraz bez zapewnienia możliwości przeprowadzenia testów w odpowiednim czasie jest nieuzasadnione i obciążone wysokim ryzykiem mającym wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W ocenie Przewoźnika proponowany przez niego zapis umożliwia właściwe i odpowiedzialne przygotowanie się do wdrożenia elektronicznej formy wymiany informacji. Przewoźnik jest gotów zaakceptować rozwiązanie, które już było omawiane podczas prowadzonych pomiędzy stronami negocjacji, w którym wyposażenie pojazdów kolejowych z napędem lub maszynistów w urządzenia elektroniczne i oprogramowanie nastąpi w terminie 6 miesięcy od momentu przekazania przez Zarządcę Przewoźnikowi uzgodnionej pełnej specyfikacji interfejsu i dokumentów elektronicznych. Spółka nie może się zobowiązać do uruchomienia rozwiązania, co do którego nie posiada pełnej specyfikacji oraz nie ma możliwości wcześniejszego przetestowania w rozsądnym czasie. Przewoźnik uważa, że zaproponowany przez niego zapis pozwala na odpowiedzialne przygotowanie się na przejście na elektroniczną formę wymiany informacji z maszynistami.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu w brzmieniu zaproponowanym przez Przewoźnika. Zgodnie z zapisem § 22 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu pociągów i sygnalizacji¹⁸, przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 46. Natomiast § 46 ww. rozporządzenia wskazuje, że:

„1. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać za pomocą rozkazów pisemnych o potrzebie zachowania szczególnej ostrożności lub ograniczenia prędkości jazdy, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach i o innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo lub prawidłowość jazdy pociągów.

2. Za pomocą rozkazów pisemnych wydaje się drużynie pociągowej polecenia, zezwolenia i informacje.

3. Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są przepisy i instrukcje określające obowiązki dyżurnego ruchu albo zarządzenie zarządcy infrastruktury lub żądanie uprawnionego pracownika.

4. Szczegółowe postanowienia o wydawaniu i doręczaniu lub przekazywaniu rozkazów pisemnych oraz rodzaje i wzory rozkazów pisemnych określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

5. Na stacjach wyposażonych w urządzenia komputerowej ewidencji ostrzeżeń doraźnych wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych rozkazy pisemne zawierające ostrzeżenia dla określonych odcinków linii kolejowej mogą być wydawane w formie wydruku komputerowego albo komunikatu przekazywanego w postaci elektronicznej i wyświetlanego na przystosowanym do tego urządzeniu.”

Wyżej przytoczony przepis określa formę wydawania rozkazów (papierową lub elektroniczną), natomiast nie definiuje sposobu ich doręczania drużynie pociągowej. W świetle powyższego zdaniem PKP PLK S.A. jako 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.

¹⁸Dz.U. 2025, poz. 100.

PKP PLK S.A. może więc realizować swoje obowiązki w zakresie przygotowania i udostępnienia rozkazu poprzez przekazanie:

1. pliku w formacie PDF, umożliwiającego bezpośredni wydruk i prezentację treści rozkazu; lub
2. 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;
3. rozkazu pisemnego w formie wydruku lub pisemnej w sytuacji, gdy zaistniała przyczyna uniemożliwiająca odebranie rozkazu w formie cyfrowej.

Takie rozwiązanie jest zgodne z zasadą interoperacyjności oraz wymaganiami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym komisji 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE¹⁹ w zakresie wymiany informacji operacyjnych między zarządcą infrastruktury, a przewoźnikiem kolejowym, jak również z wytycznymi technicznymi określonymi w rozporządzeniu komisji 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczącym technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006²⁰ oraz w rozporządzeniu Komisji 1273/2013 z dnia 6 grudnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie 454/2011 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei²¹, dotyczącymi ustrukturyzowanej wymiany danych.

Zapis ww. rozporządzenia w § 46 w ust. 5 po wyrazach „w formie wydruku komputerowego” wskazuje dodatkowo „*albo komunikatu przekazywanego w postaci elektronicznej i wyświetlanego na przystosowanym do tego urządzeniu*”, a treść rozporządzenia w tym brzmieniu została opublikowana już w Dz.U. z 2023 r., pod pozycją 2474 - 14 listopada 2023 r.

Zarządca poinformował, że Przewoźnik uczestniczył 23 września 2025 r. w spotkaniu, na którym została zaprezentowana i omówiona funkcjonalność sterownika serwomechanizmu lub silnika SERWO2 w zakresie udostępniania rozkazów w postaci zasad komunikacji między aplikacjami webowymi, mobilnymi i serwerami, umożliwiając wymianę danych i funkcjonalności REST API dedykowanej dla systemów rozproszonych, która definiuje zestaw zasad komunikacji między aplikacjami webowymi, mobilnymi i serwerami, umożliwiając wymianę danych i funkcjonalności za pomocą standardowych metod HTTP (GET, POST, PUT, DELETE) oraz formatów. Zarządca planuje zastosować wyżej wymienione rozwiązanie do przekazywania przed odjazdem pociągu, przez dyżurnego ruchu, informacji, zezwoleń i poleceń obsadzie pociągu.

Ponadto 6 października 2025 r. PKP IC brało również udział, łącznie z innymi przewoźnikami, w spotkaniu zespołu ds. oceny zmiany.

Biorąc pod uwagę powyższe Zarządca stwierdza, że Przewoźnik już od września 2025 r. miał wiedzę o potrzebie pobierania rozkazów np. na urządzenia mobilne użytkowane przez swoich maszynistów.

Zarządca zwraca uwagę, że powyższa tematyka była omawiana również szeroko na Radzie Przewoźników 19 listopada 2025 r. Co istotne, na chwilę obecną zostało podpisanych lub uzgodnionych ok. 150 umów z przewoźnikami kolejowymi z proponowanym przez PKP PLK S.A. zapisem.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK po analizie zebranego materiału przychylił się w części do stanowiska PKP IC i proponuje zapis § 5 ust. 22 projektu negocjowanej Umowy o następującej treści:

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.

¹⁹ Dz.U. L 139I z 27 maja 2019 r., s. 5

²⁰ Dz.U. L 356/438 z 12 grudnia 2014 r.

²¹ Dz.U. L 328 z 7 grudnia 2013 r.

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.

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 Regulaminie) 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. 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.

Co istotne Zarządca powinien przewidzieć również sytuację która będzie np. następstwem, awarii Oprogramowania lub wystąpienia innych sytuacji uniemożliwiających korzystanie z tego Oprogramowania. Z tego też powodu, Prezes UTK dodał ostatni akapit ww. zapisu, który wskazuje 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 nie pozostawia wątpliwości interpretacyjnych w wypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych.

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.

§ 10 ust. 4 projektu negocjowanej Umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

Przewoźnik proponował zmianę treści zaproponowanego przez PKP PLK S.A. zapisu w treści § 10 ust. 4 projektu negocjowanej Umowy:

„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”.

Zdaniem Przewoźnika nie istnieją przesłanki uzasadniające wprowadzenie przedmiotowego zastrzeżenia do treści projektu negocjowanej Umowy. Przewoźnik ponosi koszty organizacji komunikacji zastępczej w związku

z prowadzonymi pracami remontowymi przez Zarządcę i powinien mieć możliwość ich odzyskania, niezależnie od tego, czy Zarządca zabezpieczył środki finansowe na ten cel w danym projekcie.

Zagadnienie finansowania komunikacji zastępczej w związku z realizacją projektów unijnych dotyczących modernizacji infrastruktury było wielokrotnie podnoszone, jednakże dotychczas nie znalazło ono odzwierciedlenia w postanowieniach umownych. Spółka docenia znaczenie modernizacji infrastruktury kolejowej, jednak oczekuje, że w tym procesie uwzględnione zostaną również jej interesy. W ocenie Spółki, obecne praktyki generują dodatkowe koszty komunikacji zastępczej po stronie Przewoźnika, wynikające z działań Zarządcy. W przypadku niezabezpieczenia środków finansowych w projektach unijnych, Zarządca infrastruktury odmawia podpisania porozumienia.

Wobec tego dobrą praktyką byłoby uwzględnianie w projektach unijnych kosztów komunikacji zastępczej albo wypracowanie innego mechanizmu finansowania tych działań, tak aby zapewnić równowagę interesów wszystkich stron.

Przewoźnik powinien mieć możliwość dochodzenia zwrotu kosztów stanowiących różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, a pełnymi kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi, udokumentowanymi fakturami.

Dodatkowo, Przewoźnik podkreśla, że analogiczne stanowisko w tym zakresie przedstawia organizator publicznego transportu zbiorowego (minister właściwy ds. transportu), z którym PKP IC zawarło umowę o świadczenie usług publicznych.

Wprowadzenie proponowanego przez Zarządcę zapisu prowadzi do podważenia fundamentalnej zasady odpowiedzialności, ograniczając ją wyłącznie do przypadków, w których uzyskane zostanie zabezpieczenie finansowe. W praktyce oznacza to, że realizacja zobowiązań będzie zależna od dobrej woli Zarządcy. Zdaniem PKP IC ograniczenie, które dla Spółki generuje dodatkowe negatywne skutki finansowe w zakresie realizacji zobowiązań wobec innych podmiotów, w tym wobec organizatora publicznego transportu zbiorowego, nie powinno zostać wprowadzone do Umowy ani zaakceptowane przez regulatora rynku kolejowego.

PKP IC podkreśla, że nie kwestionuje konieczności modernizacji infrastruktury kolejowej przez Zarządcę, jednak zwraca uwagę na jego zdaniem, brak uwzględnienia interesu Przewoźnika.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu w brzmieniu zaproponowanym przez Przewoźnika. Poprzez wprowadzenie zmiany wnioskowanej przez Przewoźnika nastąpiłaby sprzeczność zapisów projektu negocjowanej Umowy z zapisami ust. 4 Załącznika 16 do Regulaminu sieci 2025/2026, zgodnie z którym uruchomienie przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:

- 1) FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko);
- 2) FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej);
- 3) CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);
- 4) KPO [Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności],

analogicznie jak dla:

- 5) POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];
- 6) CEF1 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);
- 7) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia],

- rozliczane będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PKP PLK S.A. a Przewoźnikiem.

Poszczególne projekty rozliczane są przez PKP PLK S.A. z Centrum Unijnych Projektów Transportowych („CUPT”), a koszty komunikacji zastępczej mogą być rozliczane i kwalifikowane przez CUPT tylko w przypadkach, gdy środki na nią zostały przewidziane w danym projekcie oraz zostało zawarte stosowne porozumienie pomiędzy PKP PLK S.A. i Przewoźnikiem. Finansowanie ze środków unijnych przeznaczonych na naprawę i modernizację infrastruktury kolejowej przewoźnika nastąpiło na podstawie zgód uzyskanych z właściwego Ministerstwa i na zasadach określonych przez CUPT. Jeżeli na danym projekcie nie zabezpieczono środków na finansowanie przewoźnika autobusami, za pociągi odwołane w zastępczym rozkładzie jazdy, mają zastosowanie zapisy Umowy. Dodatkowe porozumienie nie jest wtedy wymagane. Naprawa i modernizacja infrastruktury kolejowej jest podstawowym obowiązkiem zarządcy infrastruktury kolejowej wynikającym z zapisów art. 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na zapis zaproponowany przez PKP IC i proponuje zapis § 10 ust. 4 projektu negocjowanej Umowy o następującej treści:

„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”.

Według Prezesa UTK nie istnieją przesłanki uzasadniające wprowadzenie zmian do przedmiotowego zapisu projektu negocjowanej Umowy. Zapis ten odnosi się jedynie do przypadków, o których jest mowa w ust. 4 Załącznika 16 do Regulaminu, zgodnie z którym uruchomienie przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów finansowanych z funduszy europejskich, rozliczane będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PKP PLK S.A. a Przewoźnikiem.

Poszczególne projekty rozliczane są przez PKP PLK S.A. z CUPT, a koszty komunikacji zastępczej uznane mogą być za kwalifikowane przez CUPT tylko w przypadkach, gdy środki na nią zostały przewidziane w danym projekcie oraz zostało zawarte stosowne porozumienie pomiędzy PKP PLK S.A. i Przewoźnikiem.

Ponadto zauważyć należy, że w przypadkach, gdy w danym projekcie nie zabezpieczone zostały środki dotyczące finansowania przewozu osób autobusami, za pociągi odwołane w zastępczym rozkładzie jazdy, mają zastosowanie pozostałe zapisy Decyzji.

Biorąc pod uwagę przedstawioną powyżej informację stwierdzić należy, że Przewoźnik ponosząc koszty organizacji komunikacji zastępczej w związku z prowadzonymi pracami remontowymi przez Zarządcę ma zapewnioną możliwość odzyskania poniesionych kosztów zgodnie z zapisami § 10 ust 1-3 Decyzji, niezależnie od tego, czy Zarządca zabezpieczył środki finansowe na ten cel w danym projekcie, w ramach którego finansowana jest realizacja prowadzonego remontu. W tych przypadkach nie jest wymagane zawieranie dodatkowego porozumienia pomiędzy Zarządcą a Przewoźnikiem. Jednakże niezależnie od powyżej przedstawionych wyjaśnień Zarządca powinien zawsze podejmować starania, aby w przypadkach realizacji remontów infrastruktury kolejowej finansowanych w ramach projektów ujętych w Załączniku nr 16 do Regulaminu zabezpieczone były środki finansowe dotyczące rozliczania kosztów komunikacji zastępczej, które następnie przekazywane byłyby Przewoźnikowi w ramach odrębnie zawartych porozumień.

Biorąc pod uwagę powyższe Prezes UTK nie może zgodzić się na zmianę zaproponowaną przez Przewoźnika w § 10 ust. 4 negocjowanej Umowy, ponieważ wymóg dotyczący konieczności zawierania porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych wynika wprost z zasad kwalifikowalności wydatków jakie należy spełnić ubiegając się o refundację ponoszonych kosztów inwestycyjnych bezpośrednio z funduszy unijnych.

Załącznik 5 pkt 1 ppkt. 2 projektu negocjowanej Umowy i Decyzji:**Stanowisko PKP IC:**

Przewoźnik zaproponował uzupełnienie treści zaproponowanego przez PKP PLK S.A. zapisu w treści:

„2) nieprawidłowy komunikat megafonowy to komunikat megafonowy – zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii – wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie www.plk-sa.pl, obowiązującymi wg stanu na dzień 30 sierpnia 2025 r., lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;”

Komunikaty megafonowe na stacjach, przekazywane przez Zarządcę są kierowane wyłącznie do podróżnych, bowiem stanowią one kluczowe narzędzie zarządzania informacją w transporcie publicznym. Należy zauważyć, że funkcja komunikatów wykracza poza zwykłe informowanie, szczególnie w sytuacjach kryzysowych stają się elementem zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości obsługi pasażerów. Komunikaty budują zaufanie i redukują stres, ponieważ jasne, częste komunikaty zmniejszają poczucie niepewności, a transparentność w przekazywaniu informacji ogranicza frustrację pasażerów. Nieoceniony jest też fakt, że komunikaty docierają w czasie rzeczywistym do dużej grupy osób, co w przypadku awarii lub wprowadzenia komunikacji zastępczej minimalizuje ryzyko chaosu i dezorientacji.

Zgodnie z otrzymaną nieoficjalnie informacją, Zarządca planuje wprowadzenie zmian w wytycznych i wzorach komunikatów, które dopuszczają zawężenie zakresu przekazywanych informacji pasażerskich wyłącznie do zakresu informacji przewidzianych w TAP TSI. Takie działanie może mieć istotne konsekwencje dla jakości obsługi podróżnych oraz realizacji obowiązków informacyjnych.

PKP IC wnioskuję o to, żeby poza informacjami które wynikają z TAP TSI, tj. typ, numer pociągu, stacje przeznaczenia, przystanki pośrednie (nie mniej niż 5), peron i tor, planowa godzina odjazdu, Zarządca przekazywał tak jak dotychczas

również informacje wynikające ze specyfiki świadczonych przez przewoźnika usług, tj. o zestawieniu składu pociągu, o wagonie w którym można nadać lub odebrać przesyłkę konduktorską, o rodzaju rezerwacji miejsca, zapowiedzi w języku angielskim dla pociągów międzynarodowych oraz o opóźnieniu pociągu zgodnie z zapisami Wytycznych w sprawie informacji głosowej Ipi - 9.

Zawężenie informacji spowoduje zmianę długoletniej praktyki, do której podróżni się przyzwyczaili. Ponadto może skutkować wydłużeniem czasu wsiadania podróżnych do pociągu, a w konsekwencji opóźnieniem odjazdu (brak informacji albo niewłaściwa informacja o kolejności wagonów w zestawieniu danego składu powoduje chaos wśród pasażerów i wydłużenie niekontrolowanego przemieszczania się po peronie). Ponadto przy prowadzeniu remontów infrastruktury peronowej i związanym z tym ograniczeniem dostępnej dla podróżnych szerokości peronu, takie przemieszczanie się pasażerów po zwężonym peronie jest utrudnione i stwarza realne zagrożenie bezpieczeństwa. Wobec tego, Przewoźnik dbając o dobro pasażerów zaproponował, aby w projekcie negocjowanej Umowy zostały ujęte wytyczne i wzory wskazane na stronie www.plk-sa.pl, obowiązujące wg stanu na dzień 30 sierpnia 2025 r. (jest to data, co do której Przewoźnik ma pewność, że obowiązujące wówczas wytyczne i wzory nie były zawężone). Jednocześnie należy podkreślić, że podczas trwających negocjacji nad projektem negocjowanej Umowy, PKP IC skierowało do Zarządcy prośbę o potwierdzenie czy zmiany wytycznych i wzorów komunikatów są rzeczywiście planowane oraz przedstawianie projektu zmienionych wytycznych i wzorów do konsultacji. Zarządca jednak nie przedstawił stanowiska w odpowiedzi na zapytanie Spółki.

Zawężenie treści komunikatów pasażerskich może skutkować obniżeniem standardu obsługi, prowadząc do dezorientacji podróżnych a tym samym negatywnie oddziaływać na wizerunek Przewoźnika, co w konsekwencji może skutkować spadkiem zaufania pasażerów oraz wzrostem liczby skarg. Należy też uwzględnić ryzyko naruszenia obowiązków prawnych, które ciąży na Przewoźniku w związku z przepisami dotyczącymi transportu publicznego, które nakładają obowiązek zapewnienia pełnej i rzetelnej informacji pasażerskiej. Ponadto, w ocenie Spółki uwzględnienie w wytycznych i wzorach komunikatów informacji pasażerskiej wyłącznie w zakresie przewidzianym w TAP TSI, pozbawi PKP IC realnej możliwości kontroli nad zapewnieniem podróżnym właściwej informacji w związku ze specyfiką świadczonych usług w uruchamianych pociągach objętych rezerwacją miejsc.

Wprowadzenie takich rozwiązań będzie skutkowało wydłużeniem czasu wsiadania podróżnych do pociągu, co w konsekwencji może powodować opóźnienia odjazdów. Brak informacji lub przekazanie informacji nieprawidłowej dotyczącej kolejności wagonów w zestawieniu składu generuje dezorganizację wśród podróżnych i prowadzi do niekontrolowanego przemieszczania się po peronie.

Należy również podkreślić, że w przypadku prowadzenia remontów infrastruktury peronowej, skutkujących ograniczeniem dostępnej szerokości peronu, takie przemieszczanie się pasażerów jest dodatkowo utrudnione i stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa.

Wprowadzenie zmian polegających na zawężeniu informacji przekazywanych podróżnym może uniemożliwić im uzyskanie kluczowych danych, takich jak kolejność wagonów w składzie, numer wagonu do nadania lub odbioru przesyłki konduktorskiej, rodzaj rezerwacji miejsca czy nazwa pociągu.

Dostęp do tych informacji tuż przed wjazdem pociągu jest istotny zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa (ogranicza chaotyczne przemieszczanie się po peronie), jak i komfortu psychicznego pasażera, który nie musi poszukiwać alternatywnych źródeł informacji.

Podróżni oczekują na każdym etapie podróży kompletnej i spójnej informacji. W związku z tym PKP IC nie może zaakceptować rozwiązań prowadzących do pogorszenia jakości przekazu informacyjnego dla pasażerów.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu w brzmieniu zaproponowanym przez Przewoźnika, ponieważ przyjęcie zaproponowanej poprawki przez PKP IC oznaczałoby pozbawianie PKP PLK S.A. prawa do wprowadzania zmian w przepisach wewnętrznych (w tym przypadku Wytycznych w sprawie informacji głosowej Ipi-9) lub oznaczałoby konieczność różnego traktowania przewoźników. Informacje głosowe dla pasażerów dotyczące pociągów PKP IC musiałyby być przekazywana w formie zgodnej z Wytycznymi Ipi-9 obowiązującymi w dniu 30 sierpnia 2025 r., natomiast informacje o pociągach innych przewoźników mogłyby mieć treść i formę przyjętą przez PKP PLK S.A. w uchwale zmieniającej ww. wytyczne w treści zaproponowanej przez Zarządcę.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na zapis zaproponowany przez PKP IC i proponuje zapis Załącznika 5 pkt 1 ppkt 2 projektu negocjowanej Umowy o treści zaproponowanej przez PKP PLK S.A.:

„2) nieprawidłowy komunikat megafonowy to komunikat megafonowy – zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii – wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie www.plk-sa.pl, lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;”

Według Prezesa UTK nie istnieją przesłanki uzasadniające wprowadzenie przedmiotowego zastrzeżenia do treści projektu negocjowanej Umowy. Powyższa sytuacja mogłaby utrudniać wprowadzanie koniecznych zmian w wytycznych dotyczących komunikatów megafonowych albo doprowadzić do sytuacji, w której, komunikaty megafonowe dotyczące informacji o pociągach innych przewoźników miałyby inną treść lub formę niż treść lub forma zasadniczo tożsamyh komunikatów dotyczących jedynie pociągów PKP IC.

Brak spójności w tym zakresie mógłby prowadzić do dezorganizacji informacji wśród podróżnych.

Należy w tym miejscu podkreślić, że Zarządca zmieniając swoje wytyczne powinien konsultować ich treść ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi, tak aby osiągnąć porozumienie ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i tak aby komunikaty dla podróżnych były jednolite w ramach danych rodzajów pociągów bez różnicowania przewoźników kolejowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, celowe i zasadne z punktu widzenia Prezesa UTK jest to, aby Przewoźnik i Zarządca podejmowali współpracę w celu zapewnienia tych samych zasad dotyczących przekazywania informacji dla wszystkich podróżnych. Należy podkreślić, że z jednej stacji pasażerskiej mogą korzystać bowiem różni przewoźnicy, a sami podróżni również mogą przesiadać się z pociągów różnych przewoźników. Stosowanie więc niejednorodnych standardów w wygłaszanych komunikatach głosowych może jedynie doprowadzić do sytuacji, w której podróżni poczuć się zdezorganizowani.

Załącznik 5 pkt 7 projektu negocjowanej Umowy i Decyzji:

Stanowisko PKP IC:

Przewoźnik zaproponował modyfikację treści zaproponowanego przez PKP PLK S.A. zapisu w treści:

„7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 65 zł, i tak: (...)”

Przewoźnik wnioskował o podwyższenie kary umownej z 50 zł na 65 zł, gdyż jest to kwota zbliżona do najniższych opłat za przejazd pociągów na odcinku o średniej odległości. Aktualnie wraz ze wzrostem cen zaproponowana stawka kary umownej 65 zł oscyluje na poziomie ceny bazowej biletu w klasie 2 pociągu kategorii IC w niżej wskazanych relacjach:

- Warszawa – Poznań – 69 zł,
- Łowicz Główny – Poznań – 62 zł,
- Olsztyn – Warszawa – 63,5 zł,
- Koluszki – Białystok – 67 zł.

Średnia cena dla ww. relacji to 65,37 zł. Wysokość kary została określona w sposób zapewniający jej funkcję odstraszającą i sankcyjną.

Pomimo postępującej automatyzacji w zakresie świadczenia tej usługi (tj. montaż dynamicznych systemów informacji pasażerskiej i komputerowe emitowanie zapowiedzi i/albo wskazań stacyjnych wyświetlaczy), Spółka obserwuje brak ujednolicenia informacji wizualnej na poszczególnych stacjach – zakres prezentowanych danych różni się w zależności od typu wyświetlaczy, a dodatkowo pojawiają się błędy w przekazie dla pasażerów.

Jednakże ostatecznie pismem z 8 grudnia 2025 r., znak: BPP2-070-12.1/2025, Przewoźnik wyraził zgodę o utrzymanie kary umownej z decyzji Prezesa UTK znak: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł.

Stanowisko PKP PLK S.A.:

Zarządca PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę zapisu w brzmieniu zaproponowanym przez Przewoźnika.

Zarządca nie znajduje uzasadnienia dla uzależniania wysokości stawki bazowej, stanowiącej podstawę do wyznaczania kar za nieprawidłową informację o pociągu, od cen biletów ustalanych przez IC, w tym dla jej podniesienia o 30%, tj. znacznie powyżej wskaźnika inflacji.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na zapis zaproponowany pierwotnie przez PKP IC i proponuje zapis Załącznika 5 pkt 7 projektu negocjowanej Umowy o następującej treści przychylając się tym samym do propozycji PKP IC zgłoszonej w piśmie z 8 grudnia 2025 r.:

„7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł, i tak: (...)”

Według Prezesa UTK nie istnieją przesłanki uzasadniające wprowadzenie stawki pierwotnie proponowanej przez PKP IC do treści projektu negocjowanej Umowy.

Przewoźnicy kolejowi kształtują swoje stawki dowolnie i ceny biletów przewoźników mogą być różne na tej samej trasie. W chwili obecnej na rynku kolejowym funkcjonują nowi przewoźnicy, a ceny biletów są zróżnicowane. Zarządca wyznaczając karę nie może opierać się tylko na stawkach jednego przewoźnika, lecz musi brać pod uwagę wszystkich przewoźników kolejowych świadczących swoje usługi na sieci kolejowej danego zarządcy.

Prezes UTK w swojej decyzji znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 ustalił wysokość przedmiotowej kary wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł., co następnie zostało powielone w decyzji Prezesa UTK znak: DRR-WRRR.712.7.2024.AKK na następny roczny rozkład jazdy tj. 2024/2025.

Jednocześnie Przewoźnik pismem z 8 grudnia 2025 r., znak: BPP2-070-12.1/2025, wyraził zgodę na utrzymanie przedmiotowej kary umownej na tym samym poziomie tj. wielokrotności stawki 55 zł.

Zaproponowana kara pełni w ocenie Prezesa UTK swoją rolę tj. jest zarazem motywująca jak i represyjna.

Uwzględniając fakt, że zgodnie z informacją podaną przez Główny Urząd Statystyczny wskaźnik inflacji w miesiącu listopadzie 2025 r. wyniósł 2,4 proc. w ujęciu rocznym i znalazł się poniżej celu inflacyjnego banku centralnego²², Prezes UTK nie znajduje zatem obecnie uzasadnienia do podniesienia stawki dotyczącej kary umownej za każdą nieprawidłową informację w stosunku do poziomu ustalonego w ubiegłym roku i postanawia pozostawić ją na niezmienionym poziomie w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł.

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 cywilnego²³ („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 cywilnych²⁴. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych²⁵.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

²² <https://www.money.pl/gospodarka/inflacja-w-polsce-juz-wiemy-czy-nastapil-przelom-niewidziany-od-lat-7226653695703904a.html>

²³ Dz.U. 2024, poz. 1568 z późn. zm.

²⁴ Dz.U. 2024, poz. 959 z późn. zm.

²⁵ Dz.U. 2023, poz. 923.

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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 Ż N I E N I E

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

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

..... do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności
za nie, w sprawie zdarzenia/sytuacji potencjalnie niebezpiecznej zaistniałej w dniu, (miejsce
wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej).....Oświadczam, że wyżej wymieniony/a posiada kompetencje niezbędne do ustalenia wysokości strat
i odpowiedzialności za nie.

ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026**PRZEKAZYWANIE INFORMACJI O PLANOWANYCH ZMIANACH
W ORGANIZACJI RUCHU**

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

- 1) informacji o zwołaniu komisji, na której opracowywane będą regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zwaną dalej komisją RTPR, na adres e-mail: regulaminykpplk@intercity.pl;

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

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

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

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

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

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

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

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

1) dla zawiadomień zwołujących komisję RTPR:

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

na przykład:

Komisja RTPR 15.12.2023 IZ Rzeszów linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

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

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

na przykład:

Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu IZ Zielona Góra nr Z17EI.602.149.2023.b linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

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

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

na przykład:

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

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

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

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

na przykład:

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

.....

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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 PRZEWÓZNIKA
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							
Koszty komunikacji zastępczej netto							
Różnica kosztów							
Sporządził ze strony Zarządcy:							
.....							

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

(pieczęć 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.712.4.2025.KS 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. 10 Decyzji**

Miejscowość:		Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: ¹⁾		Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²⁾
Termin zamknięcia:		
1.Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 10 pkt...Decyzji ³⁾		
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów: (Ustalenia)..... Przewoźnik określił szacowaną wysokość kosztów do kwoty zł. Rozliczenie odbędzie się na podstawie: 1., 2. 3.		
Kosztami należy obciążyć: ⁴⁾		
Uwagi:		
Sporządził:	Zawarte przez-ze strony Zarządcy: ⁵⁾ 1) 2)	Zawarte przez-ze strony Przewoźnika: ⁶⁾

ODNOŚNIKI:

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

ZAŁĄCZNIK NR 3.2 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika:

.....
.....

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

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

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

- 7) określając przebieg trasy, jak również wymogi dotyczące pojazdów drogowych, kierowano się w szczególności
-
-

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

.....

imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

.....

imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

Objaśnienia:

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

** niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika:

.....
.....

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

Oświadczamy,

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

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

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

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

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

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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

Nazwa Przewoźnika

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

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

(pieczęć i podpis)

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

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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

1. 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 – zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii – wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie www.plk-sa.pl lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;
 - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi lub niekompletnymi/niepełnymi danymi albo nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4. Jako niekompletne dane należy rozumieć dane niezawierające przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei;
 - 4) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar umownych.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w wytycznych i wzorach zamieszczonych na stronie internetowej www.plk-sa.pl oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów. Kontrola będzie prowadzona przez Przewoźnika. Do kontroli przeprowadzanej przez Przewoźnika może zostać powołany przedstawiciel właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt).
3. Przy przeprowadzaniu kontroli Przewoźnik wykonuje:
 - 1) pliki dźwiękowe, na podstawie których możliwe jest określenie daty i godziny nagrania, lub
 - 2) nagrania/zdjęcia z kamery lub aparatu fotograficznego, umożliwiające określenie daty i godziny ich wykonania.

Powyższe nie ma zastosowania w przypadku niewygłoszenia komunikatu megafonowego.

Przewoźnik w terminie 14 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy reklamację z nałożoną karą wraz z Kartą zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej i dowodami potwierdzającymi nieprawidłowo przekazaną informację o pociągu określonymi w pkt 1 i 2.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2 i 3, ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego lub podmiotu zewnętrznego, Przewoźnik składa niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od daty otrzymania informacji o nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, Kartę zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej.
- W przypadku możliwości udokumentowania przez Przewoźnika zaistniałej nieprawidłowości, gdzie dowodami mogą być: nagrania Video, Audio, zdjęcia itp., Przewoźnik składa reklamację z nałożeniem kary, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.
- W przypadku braku możliwości udokumentowania nieprawidłowości Przewoźnik przesyła Kartę

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

5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia zgłoszenia nieprawidłowości w terminie 14 dni od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca zaistniałych nieprawidłowości, reklamacji oraz związana z nią dokumentacja jest przesyłana pocztą elektroniczną na adresy e-mail:
 - 1) po stronie Zarządcy – właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt) i do osób wskazanych przez Centralę PKP PLK;
 - 2) po stronie Przewoźnika – „PKP Intercity” S.A. Centrala, Biuro Sprzedaży i Obsługi Klienta, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl.
7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł, i tak:
 - 1) 3-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
 - 2) 5-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
 - 3) 10-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.
8. Przewoźnik nie nalicza kar za błędnie/niekompletnie wygłoszone lub niewygłoszone komunikaty megafonowe i błędnie/niekompletnie wyświetlone lub niewyświetlone informacje o pociągu w okresie, w którym urządzenia nie są odebrane do eksploatacji przez Zarządcę i są w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że Zarządca uprzednio poinformuje o tym pisemnie przewoźnika na adres e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl i zamieści informacje na danej stacji dla podróżnych o testowaniu systemu, poprzez zamieszczenie na testowanym wyświetlaczu zapisu TEST, a w wolnym czasie antenowym będzie informował o testach w komunikatach megafonowych.
Zarządca po zakończeniu testowania systemu na stacjach, na których odbywało się testowanie, poinformuje o tym fakcie Przewoźnika poprzez przesłanie wiadomości na adres e-mail: wydzial.BBS4@intercity.pl.
9. Kary umowne, o których mowa w ust. 7, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej wystawionej przez Przewoźnika właściwej terenowo jednostce organizacyjnej Zarządcy. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

Nr sprawy: _____

KARTA ZGŁOSZENIA NIEPRAWIDŁOWOŚCI

dot. jakości świadczonej usługi informacji głosowej lub wizualnej

„PKP Intercity” S.A.

Biuro Sprzedaży i Obsługi Klienta

Aleje Jerozolimskie 142A

02-305 Warszawa

Kierowana do:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zakład Linii Kolejowych w _____ (wpisać nazwę miasta)

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

(opis nieprawidłowości)

Nazwa stacji lub przystanku/-ów: _____

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

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

(niepotrzebne skreślić lub usunąć)

Nazwa komórki organizacyjnej oraz imię i nazwisko
pracownika zgłaszającego nieprawidłowość:

Załączone dowody:

**ZAŁĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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) 21,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 3 do 7 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 2) 52,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 7 do 14 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 3) 518,00 zł jednorazowo, jeżeli nieprawidłowość zostanie usunięta powyżej 14 dnia od otrzymania zgłoszenia.
5. Przewoźnik naliczać będzie kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 3 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.

Zarządca, powołując się na nr sprawy, przekaże Przewoźnikowi zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości (pisemnie wraz z dokumentacją fotograficzną potwierdzającą datę oraz godzinę usunięcia zgłoszonej nieprawidłowości), pocztą elektroniczną na adres e-mail: umowapkpplk@intercity.pl.
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 6.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2024/2025

ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO

UTRZYMANIA ROZWIĄZAŃ TECHNICZNYCH UŁATWIAJĄCYCH PORUSZANIE SIĘ OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI I OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ NA STACJACH I PRZYSTANKACH KOLEJOWYCH

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania rozwiązań technicznych ułatwiających poruszanie się osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach kolejowych w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 18 Decyzji.
2. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika bez udziału przedstawiciela Zarządcy, Przewoźnik składa niezwłocznie pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i dokumentacją fotograficzną potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość pocztą elektroniczną na adres e-mail Zarządcy – właściwej terenowo jednostce organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt).
3. Zarządca zobowiązany jest usunąć nieprawidłowości w ciągu 7 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
4. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 3, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości **20,00 zł** za każdy dzień w okresie powyżej 7 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
5. Przewoźnik będzie naliczać kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 7 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości. Zarządca, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, będzie przekazywać Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail: piotr.janicki@intercity.pl.
6. W uzasadnionych przypadkach, tj. udokumentowanego przez Zarządcę lub podmiot serwisujący, z którym Zarządca ma zawartą umowę na obsługę urządzeń technicznych służących do obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, braku możliwości naprawy takiego urządzenia w terminie 7 dni, czas na usunięcie nieprawidłowości może zostać na wniosek Zarządcy wydłużony, a naliczanie kary umownej zostaje przez Przewoźnika zawieszone na okres wskazany jako niezbędny do usunięcia nieprawidłowości. O konieczności wydłużenia tego okresu Zarządca powiadamia Przewoźnika kanałami komunikacji wskazanymi w ust. 5, każdorazowo określając nowy termin na usunięcie nieprawidłowości i uzasadnienie zmiany terminu.
7. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. W przypadku niepotwierdzenia zasadności nieprawidłowości zgłoszonej przez Przewoźnika, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do poinformowania o tym Przewoźnika w terminie 3 dni od daty zgłoszenia Przewoźnika.

ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU
URUCHOMIENIA PRZEZ PRZEWÓZNIKA 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 7.1** – kolumna 9) z ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 72 godzin (od pozyskania informacji) na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.
W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.
3. Zarządca prowadzi rejestr ujawnionych przypadków, uruchomionych przez Przewoźnika pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, bez powiadomienia właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym podczas planowania dyspozytorskiego lub dyżurnego ruchu podczas zgłaszania gotowości do odjazdu.
4. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad” według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 7.1**.

Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości 1 036,00 zł za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 207,00 zł za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.

ZAŁĄCZNIK NR 7.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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		przesyłek nadzwyczajnych, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]	przesyłek nadzwyczajnych, w przypadku pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]										
Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]									1 036,00	207,00
Kwota kary umownej [zł]										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel:

Dnia:

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tego tytułu.
2. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania w przeciagu 5 dni od zakończenia realizacji rozkładu jazdy na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.

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

3. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad”, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 8.1**.
4. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 518,00 zł.
5. Nie podlegają karze umownej przypadki, gdy:
 - 1) przed uruchomieniem pociągu lub w trakcie realizacji rozkładu jazdy (na stacji w trasie pociągu, mając zaplanowany postój założony w rozkładzie jazdy przez Przewoźnika), Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany Rozkład Jazdy lub Uzupełniający Rozkład Jazdy pod warunkiem dalszej realizacji rozkładu jazdy zgodnie z parametrami uzyskanymi w zmodyfikowanym lub uzupełniającym rozkładzie jazdy;
 - 2) inny rodzaj pojazdu trakcyjnego wynikał z defektu pojazdu trakcyjnego lub z bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu powodujących zmianę pojazdu trakcyjnego, składu wagonowego na ezt lub odwrotnie lub zwiększenie brutta na części trasy;
 - 3) przewoźnik nie ma możliwości zmiany rozkładu jazdy lub zamówienia nowego rozkładu jazdy z powodu problemów z działaniem ISZTP – udokumentowane zgłoszeniem.

ZAŁĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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 9 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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

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

ZAŁĄCZNIK NR 9.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZESTAWIENIE ODWOŁANYCH TRAS POCIĄGÓW PRZEWOŹNIKA Z PRZYZYNY LEŻĄCYCH PO STRONIE ZARZĄDCY

ZA OKRES ROZLICZENIOWY 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika

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

Razem [zł]

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....
(pieczętka i podpis)

*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE
ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2025/2026

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU
WYKORZYSTYWANIA PRZEZ PRZEWÓZNIKA 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), 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) 4 144,00 zł, gdy zrealizowano do 300 usług;
 - 2) 8 288,00 zł, gdy zrealizowano powyżej 300 usług.

ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

PROCEDURA ROZLICZANIA REKOMPENSATY ZA OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW

1. Zgodnie z zasadami rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, Przewoźnik wystawia Zarządcy w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Zarządcy podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 i wysłana do Biura Rachunkowości Wydział OCR i zarządzania elektronicznym obiegiem faktur z dopiskiem „dotyczy IES”.
2. Zarządca wystawia Przewoźnikowi w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Przewoźnika podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na (przewoźnik) „PKP Intercity” S.A, 02-305 Warszawa , Al. Jerozolimskie 142A i wysłana na powyższy adres.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza Biuro Dyspozytury, adres e-mail: punktualność.pkp.plk@intercity.pl.
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika: **42 1140 1010 0000 2606 8600 1005**, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.
6. W przypadku łącznego spełnienia przesłanek o których mowa w podrozdziale 5.7.3 ust. 15 Regulaminu, Zarządca wypłaci Przewoźnikowi jednorazową premię pieniężną na podstawie faktury wystawionej przez Przewoźnika w terminie określonym w podrozdziale 5.7.3 ust. 18 Regulaminu.
7. Fakturę, o której mowa w ust. 6, Przewoźnik wystawia na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 i wysłana do Biura Rachunkowości Wydział OCR i zarządzania elektronicznym obiegiem faktur z dopiskiem „dotyczy IES”.
8. Zarządca, w przypadku łącznego zaistnienia przesłanek o których mowa w podrozdziale 5.7.3 ust. 11 Regulaminu, obciąży Przewoźnika jednorazową karą pieniężną, na podstawie wystawionej noty obciążeniowej za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej, w terminie określonym w podrozdziale 5.7.3 ust. 14 Regulaminu.
9. Notę obciążeniową, o której mowa w ust. 8, Zarządca wystawia na PKP Intercity” S.A, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 142A i wysyła na powyższy adres.
10. Przy rozliczeniu premii i kar za punktualność kwalifikowaną zgodnie z podrozdziałem 5.7.1 ust. 3, adres do korespondencji musi być zgodny z rozliczeniami miesięcznymi rekompensat za opóźnienia pociągów.

ZAŁĄCZNIK NR 12 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

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

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu wypłaconych pasażerom odszkodowań za bilety kolejowe z tytułu opóźnień pociągów na podstawie *Artykułu 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2025/2026.
2. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów w związku z zapewnieniem podróży nieodpłatnie posiłków i napojów, zakwaterowania w hotelu lub innym miejscu, przewozu pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania oraz przewozu z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego na podstawie *Artykułu 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2025/2026 powstałych z winy Zarządcy.
3. Nie podlegają zwrotowi, odszkodowania wypłacone przez Przewoźnika pasażerom, za opóźnione pociągi, których:
 - 1) opóźnienie jest mniejsze niż 60 minut;
 - 2) opóźnienie na stacji początkowej wynika z przyczyn przypisanych Przewoźnikowi;
 - 3) opóźnienie na infrastrukturze Zarządcy jest spowodowane opóźnieniem na stacji granicznej – przekazanie opóźnionego pociągu z sąsiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej;
 - 4) opóźnienie spowodowane jest sytuacją kryzysową bądź nadzwyczajną.
4. Wartość odszkodowania wyznaczana jest jako suma kwot wynikających z udziału procentowego przypisanego Zarządcy w opóźnieniu poszczególnych pociągów, pomniejszona o sumę rekompensat wypłaconą Przewoźnikowi przez Zarządcę w RJP 2025/2026.
5. W terminie do 18 miesięcy, a w przypadku, gdy zmieniona została kategoria opóźnienia i podmiot odpowiedzialny z INNY na PKP PLK do 24 miesięcy, po zakończeniu RJP 2025/2026 Przewoźnik ubiegając się o zwrot, o którym mowa w ust. 1, przesyła wraz z wystąpieniem następujące dokumenty:
 - 1) wykaz opóźnionych pociągów, za które wypłacono pasażerom odszkodowania, ze wskazaniem dla poszczególnych pociągów wielkości opóźnienia, udziału procentowego winy przypisanej Zarządcy w łącznym opóźnieniu pociągu, wartości wypłaconego odszkodowania oraz wnioskowanej wartości zwrotu odszkodowania wynikającego z udziału procentowego Zarządcy w opóźnieniu pociągu;

- 2) wykaz wydanych posiłków, napojów, zakwaterowania, przejazdów wraz z dowodami poniesienia kosztów pomocy dla pasażerów o jakiej mowa w Artykule 20 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w części przewyższającej kwotę wypłaconych Przewoźnikowi przez Zarządcę rekompensat z tytułu opóźnień pociągów w RJP 2025/2026 zgodnie z załącznikiem nr 12.1.;
 - 3) potwierdzenia dokonanych pasażerom przelewów wypłaconych odszkodowań za opóźnienia pociągów lub oświadczenie Przewoźnika o dokonaniu wypłaty pasażerom wykazanych odszkodowań, podpisane zgodnie z reprezentacją określoną w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS) lub podpisane przez osobę upoważnioną przez organ Spółki wskazany w KRS do jej reprezentowania.
6. Zarządca dokonuje weryfikacji przesłanego przez Przewoźnika materiału w oparciu o prowadzoną dokumentację i dane zarejestrowane w systemie Aplikacji SEPE2 i informuje pisemnie przewoźnika o wysokości uznanej kwoty odszkodowania, na którą przewoźnik wystawia notę obciążeniową.
 7. Odszkodowanie płatne jest w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Przewoźnika Zarządcy. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

Lp.	Nr pociągu	Data przejazdu	Relacja	Liczba wydanych posiłków oraz napojów [szt.]	Koszt netto wydanych posiłków oraz napojów [zł]	Liczba osób dla których zapewniono zakwaterowanie [szt.]	Koszt netto zapewnionych zakwaterowań [zł]	Koszt netto zapewnionych przewozów do alternatywnego miejsca odjazdu/miejsca docelowego w przypadku, gdy pociąg został unieruchomiony [zł]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
							Suma [kolumny 6,8,9]	

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

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

Sporządził ze strony Przewoźnika

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel:

Dnia:

.....

(pieczęć i podpis)

ZAŁĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRZEC APLIKACJĘ SEPE2

A. Przedmiot udostępniania

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

B. Licencja

3. 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. Zarządca oświadczył, iż w związku z zawarciem i wykonaniem Decyzji nie zostaną naruszone prawa osób trzecich, w tym w szczególności przysługujące im prawa autorskie.

5. Zarządca z dniem wydania Decyzji udziela Przewoźnikowi niewyłącznej licencji na korzystanie z Aplikacji SEPE2, wraz ze wszelkimi modyfikacjami i aktualizacjami wprowadzonymi do aplikacji w czasie trwania Decyzji. Licencja udzielana jest na okres 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. 32.

C. Oświadczenia i zobowiązania Stron Usługi

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

D. Warunki świadczenia Usługi

11. Zmiana liczby użytkowników Aplikacji SEPE2 wskazanych w **Załączniku nr 13.1.** nie wymaga aneksu do Decyzji będzie się odbywała na podstawie zgłoszeń Przewoźnika, składanych drogą elektroniczną do Zarządcy zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 13.2.**, na adres e-mail: support@plk-sa.pl.
12. Do zgłaszania zmian liczby użytkowników (aktywowania i dezaktywowania kont użytkowników) oraz zmian zakresu nadanych uprawnień upoważnione są osoby Przewoźnika wskazane w ust. 22 oraz dodatkowo osoby uprawnione do reprezentacji Przewoźnika.
13. Zarządca w ciągu 4 dni roboczych od otrzymania od Przewoźnika zgłoszenia dokona aktywacji nowego konta użytkownika, dezaktywacji konta istniejącego lub zmiany zakresu nadanych uprawnień i przekaże Przewoźnikowi potwierdzenie zrealizowania zgłoszenia drogą elektroniczną na adres e-mail: koordynatorów wskazanych w ust. 22 poniżej.
14. Zasady zmiany haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2:

- 1) Użytkownik Przewoźnika otrzymuje od Zarządcy **Login i Hasło startowe** do Aplikacji SEPE2, założone w systemie Active Directory Zarządcy. Hasło startowe wymaga zmiany przez użytkownika przy pierwszym logowaniu do Aplikacji SEPE2;
 - 2) System Active Directory, który umożliwia Zarządcy zarządzanie kontami dostępowymi użytkowników do Aplikacji SEPE2 wymaga zmiany hasła co 30 dni. Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika zobowiązany jest zmienić hasło w tym terminie;
 - 3) Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika może samodzielnie zmienić hasło dostępowe wcześniej niż po upływie 30 dni od ostatniej zmiany za pośrednictwem strony internetowej Zarządcy: <https://sts.plk-sa.pl/adfs/portal/updatepassword>;
 - 4) Zarządca wymaga od użytkowników Aplikacji SEPE2 stosowania haseł skomplikowanych, trudnych do przewidzenia/odgadnięcia. Hasło powinno składać się z liter, cyfr i znaków specjalnych, o długości co najmniej 10 znaków. Nowe hasło nie może być podobne do poprzedniego.
15. Przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia zachowania w poufności przez uprawnionych użytkowników, otrzymanych od Zarządcy, loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2 wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby mieć do nich dostęp osoby nieupoważnione.
16. Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącej aktualizacji kont użytkowników Aplikacji SEPE2 i informowania Zarządcy o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
17. Zarządca zobowiązany jest do sporządzania na wniosek Przewoźnika zestawienia liczby aktywnych kont użytkowników Aplikacji SEPE2 oraz przekazywania ich drogą elektroniczną na adres e-mail, o którym mowa w ust. 13, w terminie do 5 dni roboczych od daty otrzymania wniosku.
18. Logowanie użytkowników Przewoźnika do Aplikacji SEPE2 powinno odbywać się wyłącznie na zaufanym urządzeniu, na którym funkcjonuje poprawnie skonfigurowane, aktualne oprogramowanie antywirusowe.
19. Przewoźnik może korzystać z Aplikacji SEPE2 wyłącznie bezpośrednio poprzez przeglądarkę internetową. Niedozwolone jest korzystanie z jakiegokolwiek części Aplikacji SEPE2 w inny sposób.
20. Do poprawnego działania Aplikacji SEPE 2 zalecana jest przeglądarka Google Chrome w najnowszej dostępnej wersji. Podczas korzystania z Aplikacji SEPE2 zalecane jest wyłączenie dla domeny sepe.plk-sa.pl dodatków służących do "zwiększania prywatności przeglądania stron Internetowych", gdyż mogą one zaburzyć funkcjonowanie aplikacji.
21. Zarządca ma prawo do czasowego lub stałego wdrożenia mechanizmów bezpieczeństwa w dostępie do Aplikacji SEPE2, polegających na dopuszczeniu połączeń do aplikacji tylko z określonych adresów IP, zgłoszonych drogą elektroniczną do Zarządcy zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 13.2.**, na adres e-mail: support@plk-sa.pl.
22. Do koordynowania spraw związanych ze świadczeniem Usługi Przewoźnik wyznacza następujące osoby:
- a) ☎--☎tel.: 697 048 223
e-mail: ☎--☎☎@intercity.pl;
 - b) ☎--☎tel.: 504 905 983
e-mail: ☎--☎☎@intercity.pl.
23. Strony Decyzji zobowiązane są do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego świadczenia

Usługi. Zmiana danych teleadresowych i osób wskazanych w ust. 22, nie stanowi zmiany Decyzji nie wymaga aneksu do niej.

E. SLA (Service Level Agreement)

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

F. Wynagrodzenie i sposób rozliczeń

32. Za realizację Usługi w okresie rozliczeniowym oraz udzielenie licencji, o której mowa w części B, ustala się następujące opłaty miesięczne, za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do informacji zawartych w module:
- 1) **Wykres ruchu** – opłata miesięczna w kwocie **148,00 zł netto**;
 - 2) **Plan Wykonania (Jakość)** – opłata miesięczna w kwocie **148,00 zł netto**;
 - 3) **Zestawienia danych (Raporty)** – opłata miesięczna w kwocie **393,00 zł**;
 - 4) **Książka Wydarzeń i Wypadków** – opłata miesięczna w kwocie **148,00 zł netto**.

Wynagrodzenie miesięczne należne Zarządcy to suma iloczynów aktywnych kont użytkowników

Aplikacji SEPE2 w danym miesiącu mających uprawnienia dostępowe do określonych modułów wymienionych w zdaniu powyżej i opłaty miesięcznej za dostęp do określonego modułu.

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

33. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 32 liczone będzie od dnia aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu Aplikacji SEPE2. W przypadku aktywacji w trakcie trwania okresu rozliczeniowego wynagrodzenie będzie naliczane w proporcji do miesięcznego wynagrodzenia tj. 1/30 za każdy dzień aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu.
34. Brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, przez okres dłuższy niż 24 godziny powoduje zmniejszenie ceny jednostkowej za każde konto użytkownika o 1/30 wynagrodzenia określonego w ust. 32, za każdy dzień braku możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2.
35. Przewoźnik zgłasza brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w ust. 24 pkt 2.
36. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia powstałe w realizacji Usługi w przypadku przekazania niekompletnych lub błędnych danych. W takich przypadkach nie powoduje to zmniejszenia wynagrodzenia Zarządcy.
37. W przypadku naruszenia przez Przewoźnika zapisów:
 - 1) ust. 10 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **10 360,00 zł** za każdy przypadek naruszenia;
 - 2) ust. 15 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **518,00 zł** za każdy przypadek naruszenia.
38. Przewoźnik nie może przenosić praw, wierzytelności i obowiązków wynikających z zasad świadczenia Usługi na osoby trzecie, w tym w szczególności Przewoźnik nie jest uprawniony do oddania Aplikacji SEPE2 do bezpłatnego używania osobom trzecim. W razie naruszenia powyższego obowiązku, Wykonawca ma prawo wypowiedzieć świadczenie Usługi w trybie natychmiastowym bez zachowania terminów wypowiedzenia, bez prawa do odszkodowania.

G. Częściowe wypowiedzenie przez Zarządcę, w zakresie świadczonej Usługi poprzez Aplikację SEPE2

39. Zarządca ma prawo do częściowego wypowiedzenia w zakresie świadczenia Usługi, w trybie natychmiastowym bez zachowania terminu wypowiedzenia i bez prawa Przewoźnika do odszkodowania, z ważnych powodów. W szczególności, za ważne powody Strony uznają następujące zdarzenia:
 - 1) nieuregulowanie przez Przewoźnika wynagrodzenia za dwa okresy rozliczeniowe świadczenia Usługi;
 - 2) nieuzupełnienie/brak wpłaty gwarancji finansowej zgodnie z zasadami określonymi w § 14 Decyzji, w zakresie dotyczącym Usługi;
 - 3) naruszenie przez Przewoźnika obowiązku określonego w ust. 38;
 - 4) brak staranności i profesjonalizmu Przewoźnika oraz naruszenie zasad uczciwości przez Przewoźnika między innymi w planowaniu pociągów do uruchomienia, analizowaniu wielkości i przyczyn opóźnień, autoryzowaniu (potwierdzaniu) wykonania przejazdu;
 - 5) wystąpienie uzasadnionej oceny, że cel świadczonej Usługi nie zostanie osiągnięty z winy Przewoźnika;
 - 6) wykonywanie przez Przewoźnika Decyzji w zakresie korzystania z Usługi w sposób nieprawidłowy lub sprzeczny z postanowieniami Decyzji.
40. W przypadku częściowego wypowiedzenia świadczenia Usług przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 39, pozostałe postanowienia Decyzji zachowują swoją ważność i nadal obowiązują.

ZAŁĄCZNIK NR 13.1 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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.	✂--✂--	✂--✂	SRJ002463	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
2.	✂--✂--	✂--✂	SRJ002483	1), 3), 5), 6)	bzprd@intercity.pl			
3.	✂--✂	✂--✂	SRJ002492	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
4.	✂--✂	✂--✂	SRJ002549	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
5.	✂--✂	✂--✂	SRJ002576	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
6.	✂--✂	✂--✂	SRJ002579	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
7.	✂--✂	✂--✂	SRJ002599	2), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
8.	✂--✂	✂--✂	SRJ003502	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
9.	✂--✂	✂--✂	SRJ003858	3)	✂--✂@intercity.pl			
10.	✂--✂	✂--✂	SRJ004078	3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
11.	✂--✂	✂--✂	SRJ004293	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
12.	✂--✂	✂--✂	SRJ004379	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
13.	✂--✂	✂--✂	SRJ500418	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
14.	✂--✂	✂--✂	SRJ002435	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
15.	✂--✂	✂--✂	SRJ002450	5), 6)	✂--✂@intercity.pl			

16.	✂--✂	✂--✂	SRJ002474	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
17.	✂--✂	✂--✂	SRJ002482	1), 2), 3), 5), 6)	bzgttd@intercity.pl			
18.	✂--✂	✂--✂	SRJ002512	3)	✂--✂@intercity.pl			
19.	✂--✂	✂--✂	SRJ002533	3)	✂--✂@intercity.pl			
20.	✂--✂	✂--✂	SRJ002566	3)	✂--✂@intercity.pl			
21.	✂--✂	✂--✂	SRJ003150	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
22.	✂--✂	✂--✂	SRJ003507	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
23.	✂--✂	✂--✂	SRJ004781	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
24.	✂--✂	✂--✂	SRJ005019	5)	✂--✂@intercity.pl			
25.	✂--✂	✂--✂	SRJ005033	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
26.	✂--✂	✂--✂	SRJ500208	1), 2), 3), 5), 6)	gzgttd@intercity.pl			
27.	✂--✂	✂--✂	SRJ500455	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
28.	✂--✂	✂--✂	SRJ002436	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
29.	✂--✂	✂--✂	SRJ002480	3)	✂--✂@intercity.pl			
30.	✂--✂	✂--✂	SRJ002552	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
31.	✂--✂	✂--✂	SRJ002560	2), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
32.	✂--✂	✂--✂	SRJ002561	1), 2), 3), 5), 6)	bzrd.warszawa@intercity.pl			
33.	✂--✂	✂--✂	SRJ002573	1), 2), 3), 5), 6)	bzrd.warszawa@intercity.pl			
34.	✂--✂	✂--✂	SRJ003437	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
35.	✂--✂	✂--✂	SRJ003789	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
36.	✂--✂	✂--✂	SRJ004275	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
37.	✂--✂	✂--✂	SRJ004590	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
38.	✂--✂	✂--✂	SRJ500416	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
39.	✂--✂	✂--✂	SRJ500419	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
40.	✂--✂	✂--✂	SRJ002430	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			

41.	✂--✂	✂--✂	SRJ002465	3)	✂--✂@intercity.pl			
42.	✂--✂	✂--✂	SRJ002472	1), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
43.	✂--✂	✂--✂	SRJ002490	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
44.	✂--✂	✂--✂	SRJ002504	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
45.	✂--✂	✂--✂	SRJ002532	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
46.	✂--✂	✂--✂	SRJ003136	1), 2), 3), 5), 6)	bzgt@intercity.pl			
47.	✂--✂	✂--✂	SRJ004196	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
48.	✂--✂	✂--✂	SRJ004380	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
49.	✂--✂	✂--✂	SRJ004946	5)	✂--✂@intercity.pl			
50.	✂--✂	✂--✂	SRJ500278	1), 3), 5), 6)	bzpr@intercity.pl			
51.	✂--✂	✂--✂	SRJ500413	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
52.	✂--✂	✂--✂	SRJ002409	1), 5)	✂--✂@intercity.pl			
53.	✂--✂	✂--✂	SRJ002443	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
54.	✂--✂	✂--✂	SRJ002453	1), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
55.	✂--✂	✂--✂	SRJ002491	1), 2), 3), 5), 6)	bzrd.warszawa@intercity.pl			
56.	✂--✂	✂--✂	SRJ002503	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
57.	✂--✂	✂--✂	SRJ002516	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
58.	✂--✂	✂--✂	SRJ002526	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
59.	✂--✂	✂--✂	SRJ002581	1), 2), 3), 4), 5), 6)	bzrd.gdynia@intercity.pl			
60.	✂--✂	✂--✂	SRJ002582	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
61.	✂--✂	✂--✂	SRJ002591	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
62.	✂--✂	✂--✂	SRJ003777	1), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
63.	✂--✂	✂--✂	SRJ003962	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
64.	✂--✂	✂--✂	SRJ004197	3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
65.	✂--✂	✂--✂	SRJ004230	1), 5)	✂--✂@intercity.pl			

66.	✂--✂	✂--✂	SRJ005042	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
67.	✂--✂	✂--✂	SRJ500411	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
68.	✂--✂	✂--✂	SRJ500414	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
69.	✂--✂	✂--✂	SRJ500415	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
70.	✂--✂	✂--✂	SRJ002421	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
71.	✂--✂	✂--✂	SRJ002440	1), 2), 3), 5), 6)	bwd.trakcja@intercity.pl			
72.	✂--✂	✂--✂	SRJ002449	1), 2), 3), 5), 6)	bzgt@intercity.pl			
73.	✂--✂	✂--✂	SRJ002459	1), 2), 3), 5), 6)	bzgt@intercity.pl			
74.	✂--✂	✂--✂	SRJ002468	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
75.	✂--✂	✂--✂	SRJ003055	1), 2), 3), 5), 6)	bzrd.warszawa@intercity.pl			
76.	✂--✂	✂--✂	SRJ004278	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
77.	✂--✂	✂--✂	SRJ004710	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
78.	✂--✂	✂--✂	SRJ004787	1), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
79.	✂--✂	✂--✂	SRJ004945	5)	✂--✂@intercity.pl			
80.	✂--✂	✂--✂	SRJ005021	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
81.	✂--✂	✂--✂	SRJ005091	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
82.	✂--✂	✂--✂	SRJ005172	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
83.	✂--✂	✂--✂	SRJ005171	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
84.	✂--✂	✂--✂	SRJ002478	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
85.	✂--✂	✂--✂	SRJ005235	5)	✂--✂@intercity.pl			
86.	✂--✂	✂--✂	SRJ005266	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
87.	✂--✂	✂--✂	SRJ003117	5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
88.	✂--✂	✂--✂	SRJ005345	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
89.	✂--✂	✂--✂	SRJ003540	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
90.	✂--✂	✂--✂	SRJ005348	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			

91.	✂--✂	✂--✂	SRJ005369	2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
92.	✂--✂	✂--✂	SRJ005068	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
93.	✂--✂	✂--✂	SRJ004266	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
94.	✂--✂	✂--✂	SRJ004928	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
95.	✂--✂	✂--✂	SRJ005390	5)	✂--✂@intercity.pl			
96.	✂--✂	✂--✂	SRJ500472	5)	✂--✂@intercity.pl			
97.	✂--✂	✂--✂	SRJ005415	1), 2), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
98.	✂--✂	✂--✂	SRJ005364	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
99.	✂--✂	✂--✂	SRJ004548	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
100.	✂--✂	✂--✂	SRJ500096	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
101.	✂--✂	✂--✂	SRJ500408	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
102.	✂--✂	✂--✂	SRJ002527	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
103.	✂--✂	✂--✂	SRJ500038	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
104.	✂--✂	✂--✂	SRJ002429	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
105.	✂--✂	✂--✂	SRJ005488	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
106.	✂--✂	✂--✂	SRJ002539	5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
107.	✂--✂	✂--✂	SRJ005526	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
108.	✂--✂	✂--✂	SRJ005669	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
109.	✂--✂	✂--✂	SRJ005696	5)	✂--✂@intercity.pl			
110.	✂--✂	✂--✂	SRJ005710	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
111.	✂--✂	✂--✂	SRJ002441	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
112.	✂--✂	✂--✂	SRJ005722	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
113.	✂--✂	✂--✂	SRJ005782	1), 2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
114.	✂--✂	✂--✂	SRJ005781	4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
115.	✂--✂	✂--✂	SRJ005784	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			

116.	✂--✂	✂--✂	SRJ005783	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
117.	✂--✂	✂--✂	SRJ005815	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
118.	✂--✂	✂--✂	SRJ005814	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
119.	✂--✂	✂--✂	SRJ005568	3)	✂--✂@intercity.pl			
120.	✂--✂	✂--✂	SRJ005840	2), 3), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
121.	✂--✂	✂--✂	SRJ500358	1), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
122.	✂--✂	✂--✂	SRJ500161	1), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
123.	✂--✂	✂--✂	SRJ005895	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
124.	✂--✂	✂--✂	SRJ005912	5)	✂--✂@intercity.pl			
125.	✂--✂	✂--✂	SRJ005920	1), 2), 4), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
126.	✂--✂	✂--✂	SRJ005971	5)	✂--✂@intercity.pl			
127.	✂--✂	✂--✂	SRJ005988	5)	✂--✂@intercity.pl			
128.	✂--✂	✂--✂	SRJ006005	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
129.	✂--✂	✂--✂	SRJ002471	3)	✂--✂@intercity.pl			
130.	✂--✂	✂--✂	SRJ006087	3)	✂--✂@intercity.pl			
131.	✂--✂	✂--✂	SRJ003034	3)	✂--✂@intercity.pl			
132.	✂--✂	✂--✂	SRJ003147	3)	✂--✂@intercity.pl			
133.	✂--✂	✂--✂	SRJ006088	3)	✂--✂@intercity.pl			
134.	✂--✂	✂--✂	SRJ006089	3)	✂--✂@intercity.pl			
135.	✂--✂	✂--✂	SRJ002578	3)	✂--✂@intercity.pl			
136.	✂--✂	✂--✂	SRJ006090	3)	✂--✂@intercity.pl			
137.	✂--✂	✂--✂	SRJ006093	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
138.	✂--✂	✂--✂	SRJ006096	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
139.	✂--✂	✂--✂	SRJ006146	5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
140.	✂--✂	✂--✂	SRJ006154	3)	✂--✂@intercity.pl			

141.	✂--✂	✂--✂	SRJ006155	3)	✂--✂@intercity.pl			
142.	✂--✂	✂--✂	SRJ006159	3)	✂--✂@intercity.pl			
143.	✂--✂	✂--✂	SRJ006168	5)	✂--✂@intercity.pl			
144.	✂--✂	✂--✂	SRJ002424	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
145.	✂--✂	✂--✂	SRJ006246	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
146.	✂--✂	✂--✂	SRJ006249	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
147.	✂--✂	✂--✂	SRJ002452	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
148.	✂--✂	✂--✂	SRJ002454	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
149.	✂--✂	✂--✂	SRJ005059	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
150.	✂--✂	✂--✂	SRJ006297	5)	✂--✂@intercity.pl			
151.	✂--✂	✂--✂	SRJ005618	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
152.	✂--✂	✂--✂	SRJ006320	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
153.	✂--✂	✂--✂	SRJ003057	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
154.	✂--✂	✂--✂	SRJ004860	5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
155.	✂--✂	✂--✂	SRJ006362	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
156.	✂--✂	✂--✂	SRJ006364	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
157.	✂--✂	✂--✂	SRJ006369	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
158.	✂--✂	✂--✂	SRJ006370	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
159.	✂--✂	✂--✂	SRJ004128	3)	✂--✂@intercity.pl			
160.	✂--✂	✂--✂	SRJ006392	1), 3)	✂--✂@intercity.pl			
161.	✂--✂	✂--✂	SRJ006228	1), 2), 3), 5)	✂--✂@lockus.pl			
162.	✂--✂	✂--✂	SRJ005346	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
163.	✂--✂	✂--✂	SRJ006468	1)	✂--✂@intercity.pl			
164.	✂--✂	✂--✂	SRJ500244	1), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			
165.	✂--✂	✂--✂	SRJ006479	1), 2), 3), 5), 6)	✂--✂@intercity.pl			

166.			SRJ002445	1), 2), 3), 5), 6)	 @intercity.pl			
167.			SRJ006486	5)	 @intercity.pl			

*) - Uprawnienia:

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

Załącznik NR 13.2 DO DECYZJI NR DRR WLRR.712.4.2025.KS 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 13** Decyzji nr 60/012/.../25 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 14 DO DECYZJI NR DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRAZ SYSTEM SKRJ

H. Przedmiot udostępniania

1. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu danych dotyczących konstrukcji planowego rozkładu jazdy pociągów Przewoźnika, poprzez aplikację SKRJ desktop (dalej: „Usługa”), w zakresie informacji:
 - 1) podgląd wykresów ruchu;
 - 2) raporty konstrukcyjne;
 - 3) raport „Pociągi dla stacji”;
 - 4) mapa sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 5) parametry ogólne wyświetlania danych na wykresach ruchu pociągów;
 - 6) słowniki;
 - 7) dostęp do OT (Obliczenia Trakcyjne) w trybie do podglądu.
2. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu aplikacji internetowej ISZTP (Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu), umożliwiającej Przewoźnikowi składanie wniosków na konstrukcję rozkładu jazdy pociągów poprzez stronę www, śledzenie statusu złożonych wniosków oraz pobieranie zarządzonych rozkładów jazdy pociągów w postaci plików pdf.

Usługa dostępna jest pod adresem: <https://skrz.plk-sa.pl>.

Dostęp do aplikacji internetowej ISZTP jak i zasady korzystania z tej aplikacji reguluje „Regulamin sieci” publikowany przez Zarządcę na stronie: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2025/2026>, gdzie 2025/2026 to aktualnie obowiązujący rozkład jazdy.

3. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu interfejsu informatycznego SKRJ Web Service (OCTOPUS) umożliwiającego Przewoźnikowi składanie wniosków na konstrukcję rozkładu jazdy pociągów poprzez usługi internetowe (web service), weryfikowanie statusu złożonych wniosków oraz pobieranie zarządzonych rozkładów jazdy pociągów w postaci plików PDF.
 - a) Usługa dostępna jest pod adresami:
<https://skrz-ws.plk-sa.pl/OCTOPUS/v xx/Passive.svc>;
<https://skrz-ws.plk-sa.pl/OCTOPUS/v xx/Active.svc>;
 - b) Plik WSDL dostępny jest pod adresami:
<https://skrz-ws.plk-sa.pl/OCTOPUS/v xx/Passive.svc?wsdl>;
<https://skrz-ws.plk-sa.pl/OCTOPUS/v xx/Active.svc?wsdl>;
 - c) Dokumentacja dostępna jest pod adresem:
<https://skrz-ws.plk-sa.pl/OCTOPUS/v xx/docs/>;

gdzie xx to kolejne wydanie usługi (obecnie obowiązuje wersja 2.03); o kolejnych wydaniach usługi Przewoźnik będzie informowany w formie pisemnej.

I. Licencja

4. Zarządcy 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 (t.j. Dz. U. 2025 r., poz. 24 – dalej: „Ustawa o prawach autorskich”). Zarządca oświadcza, iż w związku z wykonaniem Usługi nie zostaną naruszone prawa osób trzecich, w tym w szczególności przysługujące im prawa autorskie.
5. 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 trwania Decyzji.
6. Licencja obejmuje prawo do korzystania przez Przewoźnika z systemu SKRJ, o którym mowa w ust. 1, na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w czasie trwania 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 systemu SKRJ łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłaconą przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 39.

J. Zobowiązania Stron

8. Zarządca zobowiązany jest do:
 - 1) sporządzenia na żądanie Przewoźnika zestawienia liczby aktywnych stanowisk i kont użytkowników systemu SKRJ, którego wzór stanowi **Załącznik nr 14.1** i przekazać je (w zabezpieczonym hasłem pliku) drogą elektroniczną na adres, o którym mowa w ust. 13 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. 11 – 32.
9. Przewoźnik zobowiązany jest do:
 - 1) składania zleceń na warunkach określonych w ust. 11 – 32;
 - 2) niezwłocznego zgłaszania braku możliwości użytkowania systemu SKRJ drogą elektroniczną na adres wskazany w ust. 12;
 - 3) przekazywania Zarządcy wszystkich niezbędnych danych, wymaganych do realizacji zleceń, o których mowa w ust. 11.
10. 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.

K. Realizacja Usługi

11. Zlecenie utworzenia lub zmiany dostępu do systemu, zmiana liczby użytkowników Przewoźnika lub modyfikacja zakresu uprawnień będzie się odbywała na podstawie zlecenia Przewoźnika, którego wzór stanowi **Załącznik nr 14.2**.
12. Zlecenia składane będą Zarządcy pocztą elektroniczną na adres e-mail: idoi@plk-sa.pl oraz support@plk-sa.pl.
13. Informacje zwrotne od Zarządcy będą kierowane pocztą elektroniczną na adresy e-mail Przewoźnika: wskazane w ust. 27.
14. Zarządca w ciągu 7 dni roboczych od otrzymania od Przewoźnika zgłoszenia dokona aktywacji nowego konta użytkownika, dezaktywacji konta istniejącego lub zmiany zakresu nadanych uprawnień. Następnie przekaze Przewoźnikowi potwierdzenie utworzenia konta.
15. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 14, zostanie przekazane Przewoźnikowi w zabezpieczonym hasłem pliku pocztą elektroniczną na adres e-mail Przewoźnika, wskazany w ust. 13.
16. Nowy login i hasło dostępowe Zarządca prześle pocztą elektroniczną w zabezpieczonym hasłem pliku na adres mailowy użytkownika, zgodnie ze zleceniem przygotowanym według wzoru stanowiącego **Załącznika nr 14.2**.
17. Przewoźnik zobowiązuje uprawnionych użytkowników do zachowania w poufności, otrzymanych od Zarządcy, loginów oraz haseł dostępowych do systemu SKRJ wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości.
18. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych do systemu SKRJ, o których mowa w ust. 16, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby być odkryte przez osoby nieupoważnione.
19. Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącej aktualizacji kont użytkowników systemu SKRJ i informowania Zarządcy o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
20. Logowanie użytkowników Przewoźnika do systemu SKRJ powinno odbywać się wyłącznie na zaufanym urządzeniu, na którym funkcjonuje poprawnie skonfigurowane, aktualne oprogramowanie antywirusowe.
21. Przewoźnik zgłasza nowych użytkowników w zakresie aplikacji internetowej ISZTP oraz interfejsu informatycznego SKRJ WebService, o których mowa w ust. 2 oraz 3, poprzez Załącznik 6.2 do „Regulamin sieci” (tj. Wniosek o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i jedź”) wysłany pocztą elektroniczną na adres: support@plk-sa.pl.
22. Zarządca, w ramach wynagrodzenia określonego w niniejszej Decyzji, zobowiązany jest do udostępnienia Zamawiającemu środowiska testowego dla interfejsu informatycznego SKRJ WebService, o którym mowa w ust. 3.
23. Zarządca zobowiązany jest do udostępnienia środowiska produkcyjnego systemu SKRJ dla dedykowanych interfejsów informatycznych przeznaczonych dla podmiotów (partnerów biznesowych) współpracujących z Przewoźnikiem w celu realizacji przez te podmioty usług na rzecz Przewoźnika.
24. Zarządca zobowiązany jest do przekazywania na bieżąco informacji o modyfikacjach aplikacji desktopowej SKRJ, które dotyczą Przewoźnika.
25. Udostępnienie to będzie realizowane za odrębnym wynagrodzeniem i na podstawie odrębnych umów zawieranych pomiędzy Zarządcą a Przewoźnikiem.
26. Do zgłaszania zmian oraz zleceń Przewoźnika, o których mowa w ust. 11, upoważniony jest:

Imię i nazwisko	e-mail	Nr tel. (+48)
✂--✂	✂--✂@intercity.pl	697 048 223
✂--✂	✂--✂@intercity.pl	504 905 983

27. Do koordynowania spraw związanych z realizacją Usługi Strony wyznaczają następujące osoby:

1) ze strony Przewoźnika:

Imię i nazwisko	e-mail	Nr tel. (+48)
✂--✂	✂--✂@intercity.pl	697 048 223
✂--✂	✂--✂@intercity.pl	504 905 983

2) ze strony Zarządcy:

Imię i nazwisko	Stanowisko służbowe	e-mail	Nr tel. (+48)
✂--✂	Naczelnik Wydziału	✂--✂@plk-sa.pl	+48 573 814 673
✂--✂	Główny specjalista	✂--✂@plk-sa.pl	+48 516 324 460

28. Strony poinformują się wzajemnie o zmianie osób wskazanych w ust. 26 oraz ust. 27 w formie pisemnej lub elektronicznej (plik PDF opatrzony ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym), przesłanego na adresy wskazane w ust. 12 – 13. Zmiana ta nie wymaga aneksu do Decyzji.
29. Strony Decyzji zobowiązane są do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie reprezentacji oraz danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Usługi.
30. Zarządca zobowiązany jest do należytego wykonania Usługi, w szczególności do dokonania wszelkich niezbędnych czynności skutkujących usunięciem ujawnionego w czasie obowiązywania Usługi nieprawidłowego funkcjonowania systemu SKRJ.
31. Przewoźnik zobowiązany jest w trakcie trwania Usługi do utrzymywania aktywności co najmniej jednego stanowiska systemu SKRJ i jednego konta użytkownika, w trakcie świadczenia Usługi.
32. Podłączenie dostępu do systemu SKRJ na uzgodnionych stanowiskach użytkowanych przez Przewoźnika możliwe jest wyłącznie poprzez dedykowane łącze teleinformatyczne (punkt-punkt warstwy L2) Przewoźnika wykonane do uzgodnionego punktu styku z siecią VPN Zarządcy lub tunel IPSEC via Internet. Koszty wykonania łącza wraz z jego utrzymaniem ponosi Przewoźnik.

L. SLA (Service Level Agreement)

33. Zarządca przekazuje Przewoźnikowi następujące kanały komunikacji do zgłaszania awarii systemu SKRJ, dostępne 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu:

wydzielony numer telefoniczny	+48 32-719-32-32
adres poczty elektronicznej	support@plk-sa.pl

34. Przewoźnik zgłasza powstałą awarię niezwłocznie po jej stwierdzeniu.
35. Awarię uznaje się za usuniętą po poinformowaniu o tym fakcie Przewoźnika drogą elektroniczną na adres e-mail podany w zgłoszeniu. Informacja taka będzie zawierała numer i godzinę zgłoszenia oraz godzinę usunięcia awarii.
36. Wykonawca zobowiązuje się do zapewnienia dostępności aplikacji desktopowej SKRJ na poziomie min.

97% w skali miesiąca, tj. czas niedostępności usługi nie będzie przekraczał maksymalnie 22 godzin w skali miesiąca.

37. W wyniku niedostępności usługi dostępu do aplikacji desktopowej SKRJ przekraczającej czas wymieniony w ust. 36 powyżej, Zamawiającemu przysługuje zmniejszenie wynagrodzenia miesięcznego o karę umowną w wysokości 0,1% miesięcznego wynagrodzenia netto za każdą godzinę niedostępności tej usługi.
38. Do czasu niedostępności Usługi nie wlicza się:
- 1) okresu planowanych prac konserwacyjnych, o których Zarządca poinformuje Przewoźnika ze stosownym wyprzedzeniem nie krótszym niż 1 dzień roboczy, a maksymalny czas trwania okna serwisowego będzie wynosił 5 godzin;
 - 2) niedostępności Usługi spowodowanej siłą wyższą, opisaną w ust. 46;
 - 3) przerwy w świadczeniu Usług spowodowanej uszkodzeniem urządzeń telekomunikacyjnych, za które Strony nie ponoszą winy.

M. Wynagrodzenie i sposób rozliczeń

39. Za wykonanie Usługi, ustala się następujące wynagrodzenie:
- 1) **za dostęp do informacji** zawartych w bazie danych systemu SKRJ – wynagrodzenie miesięczne w wysokości **234,00 zł netto** za każde stanowisko systemu;
 - 2) **za każde konto użytkownika** Przewoźnika założone na serwerze Zarządcy – wynagrodzenie miesięczne w wysokości **46,00 zł netto**;
 - 3) **za każde konto użytkownika** z dostępem do Modułu OT Przewoźnika założone na serwerze Zarządcy – wynagrodzenie miesięczne w wysokości **843,00 zł netto**.
40. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 39 liczone będzie od dnia aktywacji systemu/konta użytkownika. W przypadku aktywacji w trakcie trwania miesiąca rozliczeniowego wynagrodzenie będzie naliczane w proporcji do miesięcznego wynagrodzenia tj. 1/30 za każdy dzień aktywacji systemu/konta użytkownika.
- Wynagrodzenie zostanie powiększone o należny podatek od towarów i usług (VAT), zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
41. Brak możliwości użytkowania systemu SKRJ, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, przez okres dłuższy niż 24 godziny, powoduje zmniejszenie ceny jednostkowej za każde stanowisko oraz za każde konto użytkownika o 1/30 wynagrodzenia określonego w ust. 39 za każdy dzień braku możliwości użytkowania systemu SKRJ.
42. Kwota należnego Zarządcy wynagrodzenia z tytułu realizacji Przedmiotu Usługi uwzględnia wszelkie ryzyka i obejmuje wszelkie ewentualne roszczenia Zarządcy w związku z jej realizacją.
43. Wszelkie podatki, opłaty rejestracyjne, opłaty skarbowe, opłaty celne, składki na ubezpieczenie społeczne i inne nakładane na Wykonawcę i jego pracowników w związku z działalnością związaną z wykonywaniem Usługi będą ponoszone i regulowane wyłącznie przez Zarządcę.

N. Odpowiedzialność Stron

44. Zarządca obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania Usługi, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które Zarządca odpowiedzialności nie ponosi.
45. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia powstałe w realizacji zleceń, o których mowa w ust. 11, w przypadku przekazania niekompletnych lub błędnych danych. W takich przypadkach nie powoduje

to zmniejszenia wynagrodzenia Zarządcy z tytułu realizacji niniejszej Usługi.

O. Siła wyższa

46. Zarządca i Przewoźnik nie są odpowiedzialni za skutki wynikające z działania tzw. siły wyższej, w szczególności wojny, rewolucji, pożaru, powodzi, epidemii, embarga przewozowego, wandalizmu, strajków generalnych oraz oficjalnych decyzji organów władzy i administracji państwowej, a także innych zdarzeń, na które Strony nie mają żadnego wpływu i których Strony nie mogły uniknąć (siła wyższa).
47. Jeśli niemożność wykonania Usługi przez jedną ze Stron w wyniku siły wyższej w istotny sposób wpływa na możliwość wykonania Usługi przez drugą ze Stron, Strona ta również nie będzie odpowiedzialna za niewykonanie lub nienależyte wykonanie Usługi. Strona, która zawiadomiła o zaistnieniu okoliczności Siły Wyższej nie ponosi odpowiedzialności wobec drugiej Strony za jakiegokolwiek straty lub szkody poniesione przez tę drugą Stronę, od daty zawiadomienia.
48. Strony zobowiązane są niezwłocznie informować pisemnie drugą Stronę o wystąpieniu zdarzenia Siły Wyższej z podaniem szczegółów.
49. Jeśli trudności spowodowane działaniem Siły Wyższej trwają ponad 12 tygodni, każda ze Stron ma prawo odstąpienia od wykonywania Decyzji.

P. Częściowe wypowiedzenie Decyzji przez Zarządcę, w zakresie świadczonej Usługi poprzez system SKRJ

50. Zarządca ma prawo do częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi, w trybie natychmiastowym bez zachowania terminu wypowiedzenia i bez prawa Przewoźnika do odszkodowania, z ważnych powodów. W szczególności, za ważne powody Zarządca i Przewoźnik uznają następujące zdarzenia:
 - 1) nieuregulowanie przez Przewoźnika wynagrodzenia za dwa okresy rozliczeniowe świadczenia Usługi;
 - 2) nieuzupełnienie/brak wpłaty gwarancji finansowej zgodnie z zasadami określonymi w § 13 Decyzji w zakresie dotyczącym Usługi;
 - 3) naruszenie przez Przewoźnika obowiązku określonego w ust. 10;
 - 4) wykonywanie przez Przewoźnika Decyzji w zakresie korzystania z Usługi w sposób nieprawidłowy lub sprzeczny z postanowieniami Decyzji.
51. W przypadku częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi przez Zarządcę, o czym mowa w ust. 50, pozostałe postanowienia Decyzji zachowują swoją ważność i nadal obowiązują.

ZAŁĄCZNIK NR 14.1 DO Decyzji DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48785994925	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.97; 10.195.76.169; 10.195.82.49	
2.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048228	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.116; 10.209.84.115; 10.209.82.74	
3.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48504818676	✂--✂@intercity.pl	10.195.136.32; 10.195.81.112	
4.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48451060700	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.99; 10.195.82.48; 10.195.136.44	
5.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48224731224	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.111; 10.195.76.172	
6.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48507613721	✂--✂@intercity.pl	10.195.136.53; 10.195.77.85	
7.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48789122346	✂--✂@intercity.pl	10.195.64.90; 10.195.77.232	
8.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048883	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.100; 10.195.78.27; 10.195.82.117	
9.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48451060652	✂--✂@intercity.pl	10.195.18.106; 10.195.78.148; 10.195.82.28; 10.195.144.3	
10.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048946	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.4; 10.195.76.152; 10.195.80.28	

11.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48695316357	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.5; 10.209.47.106	
12.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48695318629	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.6; 10.209.92.130	
13.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048876	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.7; 10.195.76.157; 10.195.83.52	
14.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048913	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.8; 10.195.76.149; 10.195.81.154; 10.195.81.118; 10.195.136.183	
15.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48504906374	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.9; 10.195.76.20; 10.195.78.221; 10.195.81.189	
16.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697012239	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.10; 10.209.28.144	
17.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48451060697	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.11; 10.195.79.4; 10.195.82.124	
18.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697044343	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.12; 10.195.78.160; 10.195.83.44	
19.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48601265884	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.13; 10.195.79.80; 10.195.81.252; 192.168.137.1	
20.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48697048125	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.14; 10.195.81.24; 10.195.76.153	
21.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48783835844	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.16; 10.195.81.58; 10.195.78.213	
22.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂		✂--✂@intercity.pl	10.195.144.17; 10.195.82.167; 10.195.76.154	
23.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48504818657	✂--✂@intercity.pl	10.195.144.18; 10.195.83.43; 10.195.78.174	
24.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂	48504818619	✂--✂@intercity.pl	10.195.82.246; 10.195.144.19; 10.195.136.179	
25.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A	✂--✂		✂--✂@intercity.pl	10.195.81.109; 10.195.78.75	

26.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A		48518359381	 @intercity.pl	10.195.80.68; 10.195.144.33	
27.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A		48697044114	 @intercity.pl	10.195.82.87; 10.195.144.34; 192.168.137.1	
28.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A		48514905033	 @intercity.pl	10.195.136.37; 10.195.81.168; 10.195.81.167; 10.195.77.15; 10.195.64.90; 10.209.62.42; 10.195.76.18; 10.195.144.76	
29.	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142 A		48697017530	 @intercity.pl	10.209.40.52; 10.195.144.52	

Załącznik NR 14.2 DO DECYZJI DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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 14** Decyzji znak: DRR-WLKRR.712.4.2025.KS 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 15 Do DECYZJI DRR-WLRR.712.4.2025.KS 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.712.4.2025.KS wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów

2025/2026 z dnia roku, która została zawarta ustalona przez Prezesa UTK (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 wykonania 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

ZAŁĄCZNIK NR 16 Do DECYZJI DRR-WLRR.712.4.2025.KS O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2025/2026

ZASADY PRZEJAZDU PRACOWNIKÓW ZARZĄDCY W CZYNNEJ KABINIE MASZYNISTY PRZEWÓŹNIKA

1. Jednostki organizacyjne Zarządcy Infrastruktury prześlą Przewoźnikowi na adres email: umowa.pkpplk@intercity.pl imienny wykaz pracowników, dla których Przewoźnik wystawi stałe pozwolenia na wstęp i przejazd pracowników w czynnej kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, w terminie do 14 dni roboczych licząc od otrzymania ww. wykazu. Pozwolenie zostanie wydane maksymalnie na okres obowiązywania Decyzji.
2. Za każde wydane ww. pozwolenie, duplikat lub prolongatę dla pracownika Zarządcy będzie pobierana opłata w wysokości 10 zł netto.
3. W przypadku utraty lub zagubienia przez pracownika Zarządcy zezwolenia, o którym mowa pkt. 1, Zarządca niezwłocznie informuje Przewoźnika o tym fakcie, podając imienne dane pracownika oraz numer zagubionego zezwolenia.
4. Każdorazowy planowany przejazd pracownika Zarządcy w kabinie maszynisty musi być zgłoszony do Dyspozytury Głównej Przewoźnika na adres email: bwd@intercity.pl z wyprzedzeniem co najmniej 12 godz. przed planowanym przejazdem. Powyższe nie dotyczy przejazdu awaryjnego (np. monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego po wypadkach, zdarzeniach kolejowych), który powinien być zgłoszony przed rozpoczęciem przejazdu do Dyspozytora IC telefonicznie na nr 505 554 590.
5. Przejazd ww. Pracowników na podstawie wydanych pozwoleń możliwy jest w celu wykonywania niezbędnych czynności tj.:
 - 1) monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) monitorowania prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez właściwe o sygnalizowanie miejsc robót.
6. Przed wejściem do kabiny maszynisty pracownik Zarządcy powinien okazać maszyniście pozwolenie, o którym mowa w pkt 1 oraz dokument ze zdjęciem, potwierdzający tożsamość. Następnie pracownik zarządcy zobowiązany jest czytelnie wpisać się do „Książki pokładowej pojazdu trakcyjnego z napędem”, poddając imię i nazwisko, datę i godzinę przejazdu, stanowisko służbowe, jednostkę organizacyjną oraz cel i odcinek przejazdu.
7. Przejazd w czynnej kabinie maszynisty bez posiadanego Zezwolenia jest niedopuszczalny. Pracownikowi Zarządcy, który będzie próbował wejść do czynnej kabiny maszynisty bez okazania Zezwolenia, maszynista odmówi wejścia. Ponadto, pracownik Zarządcy zobowiązany jest posiadać ważny bilet na przejazd danym pociągiem. Jeżeli cały przejazd odbywa się w kabinie maszynisty miejscówka na przejazd pociągiem nie jest wymagana. Jeżeli tylko część przejazdu odbywa się w kabinie maszynisty, a część na pokładzie pociągu, Pracownik Zarządcy powinien oprócz ważnego biletu na przejazd danym pociągiem posiadać miejscówkę, zgodnie z obowiązującymi regulacjami Przewoźnika w zakresie przewozu.
8. Pracownicy Zarządcy zobowiązani są znać zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz posiadać wiedzę w zakresie sygnalizacji kolejowej.

9. Wejście do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego jest możliwe wyłącznie w czasie postoju pociągu. Pracownik Zarządcy po uzyskaniu dostępu do kabiny, zobowiązany jest zająć miejsce w kabinie wskazane przez maszynistę. Maszynista zobowiązany jest pouczyć pracownika Zarządcy o sposobie awaryjnego zatrzymania pociągu i awaryjnej ewakuacji z kabiny maszynisty. Pracownik Zarządcy winien zapoznać się z instrukcją ewakuacji z kabiny maszynisty pojazdu kolejowego, jeśli taka instrukcja znajduje się na pojeździe kolejowym.
10. Zarządca zapewni, że pracownicy dla których wystawił zezwolenia ukończyli odpowiednie przeszkolenie w zakresie zasad bhp obowiązujących pracowników podczas wsiadania/wysiadania do/z pojazdu kolejowego, szczególnie pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy).
11. Zarządca przyjmuje do wiadomości, że każdy pracownik korzystający z zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty, jest uprawniony do wstępu do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego tylko w zakresie zgłoszonego przejazdu, dokonanego zgodnie z § 5 ust. 9 Decyzji. Zarządca ponosi wyłączną odpowiedzialność za wszelkie szkody, które mogą powstać podczas takiego przejazdu w wyniku zawinionego działania lub zaniechania pracowników Zarządcy.
12. Przez szkody, o których mowa w pkt. 11 rozumie się w szczególności:

Szkody majątkowe, np.:

- uszkodzenie lub zniszczenie urządzeń znajdujących się w kabinie maszynisty (np. pulpitu sterowniczego, systemów bezpieczeństwa, systemów łączności),
- uszkodzenie pojazdu kolejowego w wyniku niewłaściwego zachowania pracownika Zarządcy w kabinie,
- zakłócenia w ruchu kolejowym skutkujące opóźnieniami, koniecznością ewakuacji, interwencją służb itp.

Szkody osobowe, np.:

- urazy lub wypadki pracownika Przewoźnika przebywającego w kabinie maszynisty, powstałe w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa lub niewłaściwego zachowania pracownika Zarządcy,
- urazy innych osób w wyniku działań pracownika Zarządcy w kabinie (np. nieautoryzowana ingerencja w urządzenia sterujące).

Szkody wizerunkowe lub organizacyjne, np.:

- naruszenie procedur lub przepisów prowadzące do odpowiedzialności przewoźnika lub zarządcy infrastruktury (np. ujawnienie poufnych danych, zakłócenie pracy maszynisty),
- konieczność wdrożenia dodatkowych działań naprawczych, szkoleń, postępowań dyscyplinarnych.

13. W czynnej kabinie maszynisty lokomotywy mogą przebywać maksymalnie cztery osoby wraz z maszynistą, a w elektrycznym zespole trakcyjnym łącznie trzy osoby.
14. Maszynista ma prawo odmówić pracownikowi Zarządy przejazdu w czynnej kabinie maszynisty np. w przypadku braku zgłoszenia przejazdu, o którym mowa w pkt 3, ograniczonej ilości miejsc spowodowanej planowymi jazdami instruktarzowymi oraz szkolącymi dla stażystów, etc.

15. Pracownik Zarządcy odbywający przejazd w czynnej kabinie maszynisty zobowiązany jest do stosowania zasad wskazanych w Załączniku 10 do Regulaminu. Ponadto pracownik powinien bezwzględnie znać i przestrzegać zasady przebywania w kabinie maszynisty.
16. Pracownik Zarządcy Odbywający przejazd zobowiązany jest do obserwacji szlaku oraz informowania maszynisty o dostrzeżonych zagrożeniach dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz nie utrudniania pracy maszyniście, w szczególności poprzez:
 - 1) prowadzenie rozmów przez telefon komórkowy – w kabinie maszynisty obowiązuje całkowity zakaz używania telefonów komórkowych w czasie jazdy pociągu (poza przypadkami konieczności minimalizowania skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń, w tym ratowania życia ludzkiego),
 - 2) zagadywanie maszynisty, rozpraszanie jego uwagi, próbę nawiązania konwersacji – z wyjątkiem wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa prowadzonego pociągu.
17. Maszynista ma prawo zażądać opuszczenia czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego zawsze, jeśli pracownik Zarządcy utrudnia pracę w trakcie jazdy pociągu lub jego dalsze przebywanie w kabinie maszynisty zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
18. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie imiennego pozwolenia Zarządca zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu Przewoźnikowi.