

Poz. 2

DECYZJA NR DRR-WRRR.712.13.2019.AKK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 13 grudnia 2019 r.

w sprawie określenia warunków umowy dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej między Arriva RP sp. z o.o. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na podstawie art. 30d ust. 1, 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b w związku z art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „Ustawą”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva” lub „Przewoźnikiem”, z 31 października 2019 r., (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 5 listopada 2019 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy Arriva a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą”, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020,

I. USTALAM

warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu Arriva przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020, w ten sposób, że:

- 1. określam warunki umowy dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej,**
- 2. rozstrzygam kwestię sporną, w której Strony nie doszły do porozumienia, tj. pkt 4 załącznika nr 8 do projektu negocjowanej umowy.**

§ 1. Definicje

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

1. Decyzja - niniejszą decyzję;
2. Regulamin - *Regulamin sieci 2019/2020*, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl;
3. Cennik - *Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 15 grudnia 2019 r.*, stanowiący załącznik nr 15 do Regulaminu;
4. SEPE - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
5. SKRJ - System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
6. okres rozliczeniowy – jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury. Pierwszy obejmuje okres od 15 do 31 grudnia 2019 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 12 grudnia 2020 r.;
7. RODO - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88).

§ 2. Zobowiązania Stron

1. Zarządca posiada ważną na dzień wydania Decyzji Autoryzację Bezpieczeństwa, uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Przedłożone przez Przewoźnika Zarządcy dokumenty, o których mowa w podrozdziale 2.2.2. Regulaminu, zachowują ważność na dzień wydania Decyzji.
3. Zobowiązuje się Przewoźnika do niezwłocznego informowania Zarządcy w formie pisemnej o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.
4. Zobowiązuje się Przewoźnika, do powierzania prowadzenia pociągów maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 ze zm.) i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony, aby ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługiwał się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustalił zasady postępowania mające na celu eliminację 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.
8. Zobowiązuje się Przewoźnika do wyrażenia zgody, dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, na realizację przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr 202 Zarządcy.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu, do ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.

§ 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;na zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie i Decyzji.
2. Inne usługi, w tym udostępnianie powierzchni nośników informacji Zarządcy oraz powierzchni pod instalację nośników informacji Przewoźnika, w celu publikacji dodatkowych informacji handlowych Przewoźnika, będą świadczone na podstawie odrębnych umów lub zleceń.
3. Decyzja nie obejmuje usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne, na które Przewoźnik zobowiązany jest zawrzeć odrębne umowy z podmiotami je świadczącymi.

§ 4. Warunki korzystania z infrastruktury kolejowej

1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów odbywa się według zasad określonych w podrozdziale 7.1. Regulaminu.
2. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez dokonania jej modyfikacji zmieni parametry pociągu, za wyjątkiem przypadku, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 10 Regulaminu.
3. W przypadku, kiedy zmienione parametry uniemożliwią wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów, Przewoźnik otrzyma 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, według zasad określonych w podrozdziale 7.5. Regulaminu.
5. Przewoźnik korzysta z infrastruktury kolejowej Zarządcy w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych na podstawie przydzielonej zdolności przepustowej.
6. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w podrozdziale 3.5. Regulaminu.
7. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca przekazuje zastępczy rozkład jazdy pociągów w trybie i terminach określonych w podrozdziale 4.3.3.2. Regulaminu.

Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) zastępczego rozkładu jazdy pociągów w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

8. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w podrozdziale 4.6. Regulaminu.
9. W przypadku wystąpienia zdarzeń oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 4.9.5. Regulaminu.
10. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 2.5. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.

§ 5. Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

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

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

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. Zarządca ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów udostępnianej drogi kolejowej.
5. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.
6. Przewoźnik w przypadku wygaśnięcia Decyzji usuwa, w terminie 15 dni kalendarzowych, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z infrastruktury kolejowej Zarządcy. W przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Zarządcę.
7. Pracownicy Przewoźnika oraz osoby, którymi Przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu Decyzji, w trakcie realizacji przejazdów zobowiązani są do przestrzegania wszystkich parametrów określonych w przydzielonej trasie pociągu oraz postanowień zawartych w Dodatku 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającego wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych, w który Przewoźnik zobowiązany jest ich wyposażyć.

Dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów dostępne są w ISZTP (zakładka <Dokumenty> WRJ).

8. Pracownicy Przewoźnika oraz osoby, którymi Przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu Decyzji, wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego, zobowiązani są do znajomości i stosowania instrukcji, zasad i wytycznych ujętych w:

- 1) wykazie przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego stanowiącym Załącznik 3.1 do Regulaminu;
 - 2) wykazie przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy stanowiącym Załącznik 3.2 do Regulaminu.
9. Przewoźnik zezwala na wstęp i przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Zarządcę. Zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty oraz wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane ww. zezwolenia zawiera Załącznik nr 10 do Regulaminu.

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

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

W przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągów, o której mowa w podrozdziale 4.3.3.2. 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.

11. W skład zespołu, o którym mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 5 Regulaminu, wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 1. Ze strony Przewoźnika upoważnionym do ich wydawania jest Zarząd Spółki lub Dyrektor Operacyjny Rail.
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 podrozdziałach 4.3.3. - 4.3.3.2. Regulaminu, w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 5 i 10 Regulaminu, tj. w zakresie zmiany:
 - a) pojazdu trakcyjnego,
 - b) masy brutto pociągu;
- 2) rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.7. Regulaminu.

13. Na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Zarządca zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj.:

- 1) koszenie traw i odchwaszczanie, tak aby ich wysokość nie przekraczała 15 cm na drodze dojścia do miejsca (toru) odstawienia pozostawionych na postój składów pociągów;
- 2) usuwanie krzewów;
- 3) właściwe zabezpieczenie studzienek;
- 4) zapewnienia 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 szczególnie na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Przewoźnik powiadamia Zarządcę - właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

14. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnego, Przewoźnik powiadamia Zarządcę - właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
15. W przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia terenu kolejowego (m.in. pozostawienia śmieci na międzytorzach, peronach lub drogach dojścia do peronów), spowodowanego przez pracowników

Przewoźnika lub osoby, którymi posługuje się Przewoźnik, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika na adres e-mail: dyspozvtor.tra@arriva.pl i telefonicznie pod nr (0048) 667 651 880 o powyższym i wzywa do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

W przypadku nieusunięcia przez Przewoźnika pozostawionych śmieci w terminie 2 dni od otrzymania wezwania od Zarządcy, Zarządca usunie śmieci na koszt Przewoźnika.

16. W przypadku wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w Regulaminie w podrozdziale 7.1 ust. 9, 10, Zarządca może pozbawić prawa do wykorzystania tej trasy pociągu na zasadach określonych w Regulaminie podrozdział 7.1 ust. 11.

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

Strony ustalają 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
 - 1) po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,
 - 2) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;
2. w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:
 - 1) po stronie Zarządcy - poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. dyspozytora Arriva tel. kol. 956 699 20 35, tel. kom. (00 48) 667 651 880, faks 956 699 20 36, e-mail: dyspozvtor.tra@arriva.pl,
 - 2) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;
3. w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującego utrudnienia eksploatacyjne, o którym mowa w podrozdziale 6.3.1. ust. 9 Regulaminu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje o potrzebie usunięcia taboru: telefonicznie na numer tel.: (0048) 667 651 880 i na adres e mail: dyspozytor.tra@arriva.pl;
4. w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według Załącznika nr 2;
5. w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:
 - 1) 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,
 - 2) po stronie Przewoźnika – Arriva RP sp. z o.o., adres biura w Toruniu: 87-100 Toruń, ul. Dąbrowskiego 8/24, e-mail: dyspozytor.tra@arriva.pl, ☒--☒¹

§ 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;
 - c) opłatę manewrową za zrealizowane manewry;
 - 2) rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;
 - 3) za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów.
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.

¹ Oznaczenie ☒--☒ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

§ 8. Wyznaczenie opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata podstawowa za zrealizowany przejazd pociągu ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej jako suma:

- 1) części stawki zależnej od masy brutto pociągu i kategorii linii kolejowych określonej według wzoru:

$$S = 7,77 * W_M * W_K$$

gdzie:

7,77 - średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pockm,

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

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

- 2) części stawki zależnej od trakcji, w wysokości 0,22 zł/km zrealizowany trakcją elektryczną.

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

$$O_p = \sum_{i=1}^j [(7,77 * W_{Mi} * W_K) * (P_{Mi} * K_p)] + [0,22 * (P_T * K_p)]$$

gdzie:

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

7,77 - 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 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,

0,22 - część stawki zależna od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w zł/km,

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

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

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

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

6. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu nie zmieniła się, jest wyliczana 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. Zmniejszenie, o którym mowa w ust. 6 i 7, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż 10 minut lub 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.
Opłata podstawowa wyznaczona według zasad podanych w ust. 6 i 7 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.
9. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
10. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej w wysokości 3,57 zł/km przejazdu dla trakcji elektrycznej lub 3,35 zł/km przejazdu z wykorzystaniem innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego załącznik 2.8 Regulaminu.
11. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny, jest obliczana jako iloczyn stawki jednostkowej w wysokości 1,48 zł/godz. 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.

§ 9. Opłaty rezerwacyjne

1. Zarządca, nalicza opłatę rezerwacyjną zgodnie z zapisami w podrozdziale 6.4.1. Regulaminu.
2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej składana przez Przewoźnika lub aplikanta, jeżeli Przewoźnik przyjął trasy do realizacji, skutkuje naliczeniem Przewoźnikowi opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 6.4.1. ust. 2 Regulaminu, z uwzględnieniem poniższych terminów, w których w ramach wdrożenia poszczególnych zmian rozkładu jazdy pociągów, upływa termin składania wniosków:
 - 1) 19 listopada 2019 r. - dla zmiany wprowadzanej od dnia 6 kwietnia 2020 r.;
 - 2) 24 stycznia 2020 r. - dla zmiany wprowadzanej od dnia 14 czerwca 2020 r.;
 - 3) 7 maja 2020 r. - dla zmiany wprowadzanej od dnia 7 września 2020 r.;
 - 4) 2 czerwca 2020 r. - dla zmiany wprowadzanej od dnia 5 października 2020 r.
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. Inne opłaty i rozliczenia

1. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych i użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla np. „ściągnięcia” uszkodzonego taboru Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.
2. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych i użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika dla np. „ściągnięcia” uszkodzonego taboru innego przewoźnika, Przewoźnik obciąża Zarządcę. Przewoźnik wystawia fakturę za użycie pojazdu trakcyjnego i pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta), zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika dostosowania na okres obowiązywania Decyzji i przekazanymi Zarządcy do wykorzystania, pocztą elektroniczną na adres e-mail: ius@plk-sa.pl, do dnia 31 grudnia 2019 r.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury Przewoźnik dołącza następujące załączniki:

- 1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
- 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
3. 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 niezrealizowany przejazd pociągu na całej lub części trasy, Przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami, wyznaczonymi według zasady określonej w podrozdziale 4.6. ust. 3 Regulaminu.

Pełne udokumentowane koszty komunikacji zastępczej to kwota określona w fakturze przewoźnika drogowego za wykonanie usługi komunikacji zastępczej, stanowiąca koszt udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.

4. 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 drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi dodatkowymi kosztami z tego tytułu, które będą równe pełnym udokumentowanym kosztom tej komunikacji zastępczej, określonym w fakturze przewoźnika drogowego za wykonanie usługi komunikacji zastępczej, stanowiące koszt udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.
5. Koszt przejazdu pociągu, o którym mowa w ust. 4 i 5, na odcinku za który została wprowadzona komunikacja zastępcza, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: ☞--☞ według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3.

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3;
- 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3.2 i/lub Załącznik nr 3.2a;
- 4) oświadczenie o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3.3.
6. W szczególnych przypadkach dopuszcza się możliwość innych uregulowań, oprócz wymienionych w ust. 4 i 5, w zakresie zwrotu kosztów, uzgodnionych w trakcie:
 - 1) opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,
 - 2) opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów, które dokonywane jest w formie pisemnej na formularzu, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3.1.

Możliwość wprowadzenia innych uregulowań powinna odbywać się na podstawie wyraźnego, zgodnego porozumienia między Stronami i tylko w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania.

Ustalenia, o których mowa wyżej, dokonywane są w formie pisemnej i dotyczą:

- 1) refakturowania kosztów związanych z organizacją nowego tymczasowego przystanku autobusowego lub kosztów korzystania z istniejącego przystanku, jeżeli Przewoźnik ponosi opłaty z tego tytułu, w tym:
 - 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 w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, wówczas kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza;
- 3) w szczególnych przypadkach (dla których uzasadnieniem jest zminimalizowanie zmian w rozkładzie jazdy pociągów innych przewoźników i zachowanie skomunikowań pociągów) uruchomienia, dostosowanych do liczby podróżnych, dodatkowych pojazdów drogowych bezpośrednich z pominięciem stacji pośrednich przewidzianych na trasie przejazdu pociągu oraz uruchomienia pojazdów drogowych przed przyjazdem pociągu, za który komunikacja zastępcza jest wprowadzana - zawsze jednak w odniesieniu do konkretnej odwołanej trasy pociągu lub jej części;
- 4) kosztów zatrudnienia pracowników obsługi w przypadku uruchomienia dodatkowych pojazdów drogowych;
- 5) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
- 6) kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;
- 7) 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;
- 8) kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 9) kosztów użycia lokomotywy spalinowej dla przeciągania składów pociągów jako trakcji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej.

Do faktury wystawionej dla jednostki organizacyjnej Zarządcy za koszty z tytułu, o którym mowa w:

- pkt 1, 2 oraz 4 - 9, Przewoźnik zobowiązany jest dołączyć poświadczony za zgodność z oryginałem kserokopie faktur wystawionych przez kontrahentów za świadczone ww. usługi wraz ze stosowną dokumentacją stanowiącą podstawę realizacji usługi oraz kalkulacją,
- pkt 3, Przewoźnik zobowiązany jest dołączyć dokumentację określoną w ust. 6, stanowiącą podstawę rozliczenia tej usługi.

7. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POiŚ), Programu „Łącząc Europę” (CEF) lub Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW), rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.
8. 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 4.9.5. Regulaminu.
9. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w „Harmonogramie robót”, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszczeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”.
10. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę zastępczego rozkładu jazdy pociągów, którego konieczność nie wynika z Załącznika 5.1 do Regulaminu lub wynika, ale planowany termin uległ zmianie, Przewoźnik może żądać od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych.

Przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami. Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy, Przewoźnik dołączy poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury, którą można jednoznacznie przyporządkować do zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
11. W przypadku wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika poniesionymi kosztami publikacji informacji dla podróżnych wynikającymi z tej zmiany, przy czym nie dotyczy to zmiany, o której mowa w podrozdziale 4.3.3.1. ust. 3 pkt 3 Regulaminu.

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

Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy obciąży fakturą Arriva RP sp. z o.o. adres: 87-100 Toruń, ul. Dąbrowskiego 8/24 poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami.

12. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:

- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (dotyczy stacji: Grudziądz, Nowa Wieś Wielka, Tuchola, Toruń Główny);
- 2) postój pociągu Przewoźnika na stacji zwrotnej planowanej zgodnie z rocznym rozkładem jazdy pociągów, z powodu wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej lub z powodu braku możliwości skorzystania z torów postojowych;
- 3) domknięcie obiegów składów pociągów Przewoźnika;

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

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

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

13. W przypadku postoju pojazdów kolejowych, o którym mowa w podrozdziale 6.3.1. ust. 9 Regulaminu, z chwilą upływu terminu określonego w powiadomieniu, opłata jest obliczana jako iloczyn trzykrotności stawki jednostkowej dla pierwszych 12 godzin postoju, zwiększanej dla każdego kolejnych 12 godzin postoju o trzykrotność stawki jednostkowej i sumy czasu trwania postoju.

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

Postój pojazdów kolejowych, po ich przestawieniu, będzie zaliczony jako postój na torze ogólnodostępnym, a gdy Przewoźnik wskaże inne miejsce przestawienia, to według zasad obowiązujących dla tego miejsca/toru.

14. Strony postanawiają, że obowiązującą formę odszkodowań z tytułu nienależytego wykonania Decyzji, stanowią kary.

Zasady naliczania kar oraz rozliczeń w zakresie:

- 1) wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej zawarte są w Załączniku nr 5;
- 2) utrzymania międzytorzy zawarte są w Załączniku nr 6;
- 3) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad, zawarte są w Załączniku nr 7 i Załączniku nr 7.1;
- 4) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, zawarte są w Załączniku nr 8 i Załączniku nr 8.1;
- 5) odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy zawarte są w Załączniku nr 9 i Załączniku nr 9.1;
- 6) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania, zawarte są w Załączniku nr 10.

15. Zobowiązuje się Strony, że w zakresie planu wykonania, o którym mowa w podrozdziale 6.5. Regulaminu, obowiązywać będzie procedura rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu według zasad określonych w Załączniku nr 4.

Procentowy udział liczby pociągów Przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy (punktualność kwalifikowana przewoźnika) Strony ustalają na poziomie 97,77 %.

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



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

1. Zarządca prowadzi w SEPE rejestrację przejazdów pociągów. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 24 godzin po ich zrealizowaniu do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia w SEPE.

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

2. Zarządca prowadzi w SEPE rejestrację wykonanych manewrów i postoju pojazdów kolejowych. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości z właściwą terenowo, dla wykonanej usługi, jednostką organizacyjną Zarządcy, zobowiązany jest po ich zakończeniu do dokonania ich autoryzacji w systemie ISZTP lub złożenia reklamacji poprzez system ISZTP .

W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji w systemie ISZTP, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje poprawek, a wyznaczony pracownik Przewoźnika dokonuje ostatecznej ich autoryzacji, celem potwierdzenia prawidłowego wykonania usługi.

3. Zarządca dla każdego okresu rozliczeniowego sporządza zestawienie zrealizowanych i niezrealizowanych przejazdów pociągów, wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: - najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i opłaty rezerwacyjnej.
4. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.

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

1. Zarządca wystawia faktury za zrealizowane usługi, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego.

Wystawione faktury Zarządca przesyła na adres e - mail: efaktury@arriva.pl.

2. W fakturach, jako odrębne pozycje uwzględnia się opłatę podstawową za przejazd pociągu, opłatę za postój pojazdów kolejowych, opłatę manewrową i opłaty rezerwacyjne.
3. Za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów oraz opracowanie warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej, faktury wystawia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. Należności wynikające z faktur, wnoszone są w terminie 21 dni od daty wystawienia faktur, na rachunek wskazany w fakturach. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.
5. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury in minus, kwota do zwrotu zostanie rozliczona z następną fakturą z zastrzeżeniem, gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe zobowiązania wobec Zarządcy, wówczas kwota korekty in minus w pierwszej kolejności zostanie zaliczona na poczet istniejącego zadłużenia.
6. 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 oraz dodatkowe koszty zmian publikacji informacji dla podróżnych dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem 21-dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.
7. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, ustalone na podstawie postanowień zespołu, o którym mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 5 Regulaminu, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej.

8. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
9. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
10. Za zwłokę w regulowaniu należności naliczane są odsetki ustawowe.
11. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
12. Płatności dokonywane przez Przewoźnika, Zarządca zalicza zgodnie ze wskazanymi numerami dokumentów w tytułach przelewów lub innych formach płatności, a w przypadku braku wskazania tytułu zadłużenia zalicza te wpłaty na najdalej wymagalne wierzytelności zgodnie z art. 451 k.c.
13. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie z tytułu wykonania Decyzji, bez uzyskania jego uprzedniej pisemnej zgody.

§ 13. Gwarancje finansowe



§ 14. Poufność informacji

1. Postanowienia Decyzji nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji oraz tajemnicą przedsiębiorcy Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Postanowienia Decyzji dotyczące:
 - 1) Szacowanej wartości Decyzji, o której mowa w § 16 ust. 4,
 - 2) Gwarancji finansowych, o których mowa w § 13,stanowią informację będącą tajemnicą przedsiębiorstwa Przewoźnika oraz tajemnicą przedsiębiorcy Przewoźnika w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
3. Zobowiązuje się Strony do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
4. Zobowiązuje się Strony do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
5. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3 w innych celach, niż określonych w Decyzji, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.
6. Obowiązek określony w ust. 2 oraz ust. 3 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 pisemnej zgody Strony, której informacja dotyczy;
 - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. Każda ze Stron dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Zobowiązuje się każdą ze Stron do ograniczenia dostępu do informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
9. Zobowiązuje się Strony do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania 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 niniejszej 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- lbi-1a, zwaną dalej „SZBI-lbi-1a”, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl 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 niniejszej Decyzji oraz przestrzeganie zapisów dokumentu „Polityki Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-lbi-1a” dostępnego na stronie internetowej Zarządcy: www.plk-sa.pl.
12. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
13. Obowiązek określony w ust. 3 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu Decyzji przez okres 3 lat.

§ 15. Obowiązek informacyjny realizowany przez Strony wobec osób trzecich

1. Strony, działając na mocy art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej: „RODO”, informują Pana/Panią, że:
 - 1) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Przewoźnika jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74 (Zarządca);
 - 2) u Zarządcy funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
 - 3) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Zarządcy są Arriva RP Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu pod adresem: 87-100 Toruń; ul. Dąbrowskiego 8/24. (Przewoźnik);
 - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: iodo@arriva.pl, udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Przewoźnika;
 - 5) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
 - a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Decyzji;
 - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
 - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);w zakresie: dane zwykle - imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów - dane osobowe w nim zawarte;
 - 6) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO;
 - 7) dane osobowe będą udostępniane innym odbiorcom, jeżeli przepisy szczególne tak stanowią;
 - 8) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 9) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Decyzji oraz przez okres, w którym Strony będą realizowały cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Decyzją lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;

- 10) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 11) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 12) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Zobowiązuje się każda ze Stron, aby poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane, jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane na etapie realizacji Decyzji, o:
- 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
 - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
3. Zobowiązuje się każda ze Stron, powołując się na art. 14 RODO, wykonać obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Stronę, jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponować będzie druga Strona.
4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane na etapie realizacji Decyzji wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

§ 16. Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 15 grudnia 2019 r. do 12 grudnia 2020 r.
2. Zobowiązuje się Strony do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych oraz numerów rachunków bankowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.
Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany Decyzji i obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.
3. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie ~~100 000 000 zł~~.
4. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej.
5. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo nieuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 13, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i pisemnie wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.
6. Strony nie mogą bez pisemnej zgody drugiej Strony przenieść wierzytelności wynikających z tytułu niniejszej Decyzji na osoby trzecie.
7. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
8. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
9. 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.
10. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:
 1. Załącznik nr 1 - Wzór upoważnienia do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie;
 2. Załącznik nr 2 Przekazywanie informacji o zmianach w organizacji ruchu;
 3. Załącznik nr 3 - Wzór *Zestawienia pociągów odwołanych/ kursujących drogą okrężną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (p.o.), za które została wprowadzona komunikacja*

zastępcza organizowana przez Przewoźnika w związku z robotami na linii nr ... za okres rozliczeniowy od ... do ...;

4. Załącznik nr 3.1 - Wzór *Ustaleń dotyczących innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów;*
5. Załącznik nr 3.2 - Wzór *Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej;*
6. Załącznik nr 3.2a - Wzór *Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej;*
7. Załącznik nr 3.3 - Wzór *Oświadczenia Przewoźnika kolejowego nierefundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego;*
8. Załącznik nr 4 - Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
9. Załącznik nr 5 - Zasady naliczania kar z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej;
10. Załącznik nr 6 - Zasady naliczania kar z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
11. Załącznik nr 7 - Zasady naliczania kar 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 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 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 z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
18. Załącznik nr 11 - Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Arriva pismem z 31 października 2019 r., (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 5 listopada 2019 r.) wniosła o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 pomiędzy Arriva i PKP PLK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, w piśmie z 7 listopada 2019 r., znak: DRR-WRRR.712.13.2019.3.AKK zawiadomił Strony o wszczęciu na żądanie Arriva postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia pomiędzy Arriva, a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020.

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

1. wniosek Arriva z 31 października 2019 r., znak: DOKP-MC-178-39/2019 wraz z następującymi załącznikami;
 - pismo PKP PLK nr IUS6a-82040-32/19 z 28 sierpnia 2019 r.;
 - pismo Arriva nr DOKP-MC-159-33/2019 z 18 września 2019 r.;
 - pismo PKP PLK nr IUS6a-82040-42/19 z 3 października 2019 r.;
 - pismo Arriva nr DOKP-MC-174-38/2019 z 14 października 2019 r.;

- pismo PKP PLK nr IUS6a-82040-43/19 z 17 października 2019 r.;
 - pismo Arriva nr DOKP-MC-174a-38a/2019 z 17 października 2019 r.;
2. projekt umowy nr 60/012/0184/19 o wykorzystanie zdolność przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020;
 3. licencja Arriva na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz świadczenie usług trakcyjnych nr L/011/2016;
 4. certyfikat bezpieczeństwa Arriva – część A nr identyfikacyjny UE: PL1120180021;
 5. certyfikat bezpieczeństwa Arriva – część B nr identyfikacyjny UE: PL1220160001;
 6. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla Arriva, nr KRS 0000290693, aktualny na dzień 4 listopada 2019 r.;
 7. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 4 listopada 2019 r.;
 8. autoryzacja bezpieczeństwa dla PKP PLK nr PL2120150007.

W tym samym piśmie, na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 z późn. zm.), Prezes UTK wezwał Arriva do uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu wniosku o wydanie decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, naliczonej zgodnie z częścią I pkt 53 załącznika do ww. ustawy, wynoszącej 10 zł oraz do okazania dowodu dokonania należnej opłaty skarbowej.

Ponadto Prezes UTK w powyższym piśmie na podstawie art. 7, art. 50 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a., w związku z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, wezwał PKP PLK do przekazania, w terminie 7 dni od dnia otrzymania ww. pisma, następujących informacji dotyczących zmiany kwoty kary umownej określonej w załączniku nr 8 pkt 4 projektu umowy nr 60/012/0184/19 o wykorzystanie zdolność przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 pomiędzy Arriva a PKP PLK:

- uzasadnienie PKP PLK dla podwyższenia kary umownej w ww. projekcie umowy, w tym uzasadnienie wysokości proponowanej kary;
- opinie innych przewoźników na temat podwyższenia ww. kwoty kary umownej, w przypadku gdy PKP PLK posiada takie opinie;
- ocenę przewidywanej skuteczności ww. kary umownej

Następnie Arriva przedstawiła Prezesowi UTK dowód uiszczenia opłaty skarbowej 18 listopada 2019 r.

Z kolei PKP PLK pismem z 19 listopada 2019 r. nr pisma: IUS1 – 8204 - 64/19 (stanowisko w sprawie), udzieliła wyjaśnień na ww. postawione przez Prezesa UTK pytania, w następujący sposób. Zarządca stwierdził, że wysokość kary umownej podważanej przez Arriva, została ustalona jednakowo dla wszystkich przewoźników w celu wyeliminowania uruchamiania pociągów niezgodnie z parametrami wynikającymi z przydzielonej trasy pociągu. Zmiana ta, zdaniem PKP PLK, została podyktowana licznymi wystąpieniami przewoźników o ułatwienia dotyczące uruchamiania pociągów ze zmienionymi parametrami lub zmienionym pojazdem trakcyjnym, jak i z uwagi na odmowy prowadzenia pociągu ze zmienionym pojazdem trakcyjnym przez maszynistów, nieposiadających aktualnych parametrów przejazdu pociągu. Z informacji przekazanych przez PKP PLK, wynika, że Zarządca przeprowadził ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym dotyczącą zmiany eksploatacyjnej polegającej na zastosowaniu przy modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej Uzupełniającego Rozkładu Jazdy. Z informacji przekazanych przez Zarządcę wynika również, że *od dnia 10 stycznia 2019 r. zostały zmienione zasady działania systemu SKRJ/ISZTP w funkcjonalności „modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej”*. Przewoźnicy pasażerscy po złożeniu wniosków na zmianę parametrów, mają możliwość otrzymania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy, w przypadku w którym dotychczas po podjęciu próby wytrasowania pociągu, wniosek musiał zostać odrzucony z powodu znacznie wydłużających się czasów jazdy i kolizji z innymi pociągami. Zarządca zaznaczył również, że *kary umowne dotyczyć będą tylko przypadków, kiedy przewoźnik uruchomi pociąg ze zmienionymi parametrami, bez zainicjowania próby złożenia wniosku o ww. zmianę za pomocą ISZTP, tj. uzyskania przynajmniej Uzupełniającego Rozkładu Jazdy*. Z powyższego pisma wynika, że w 89 na 109 umów z przewoźnikami (w tym przewoźnikami pasażerskimi) zostały zaakceptowane zapisy, które podważa Arriva. Według Zarządcy, zaproponowana w projekcie negocjowanej umowy, kara w wysokości 500 zł, ma skutecznie motywować przewoźników do składania wniosków o zmianę parametrów według obowiązujących zasad, mając dodatkowo na uwadze fakt, że zostało przewoźnikom udostępnione narzędzie umożliwiające dokonanie stosownej zmiany w systemie.

Prezes UTK pismem z 2 grudnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.712.13.2019.5.AKK, poinformował Strony, że do materiału dowodowego w niniejszej sprawie dołączono pismo PKP PLK z 19 listopada 2019 r. nr pisma: IUS1 – 8204 - 64/19 (stanowisko w sprawie), oraz poinformował Strony o uprawnieniu wynikającym z art. 10 k.p.a.

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

W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:

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

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

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez nadzór nad zawieraniem umów o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Ustawa o transporcie kolejowym w art. 30d ust. 1 stanowi, że w przypadku, gdy przewoźnik i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub przewoźnika, wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co, do których strony nie doszły do porozumienia (art. 30d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa w art. 30d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Arriva wystąpiła pismem z 31 października 2019 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 5 listopada 2019 r.) . Do wniosku dołączony został projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na przewóz osób w rocznym rozkładzie jazdy 2019/2020 z proponowaną przez Arriva zmianą. Przewoźnik wskazał, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności jedynie w zakresie pkt 8 załącznika nr 4 do projektu negocjowanej umowy.

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

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

Zapisy dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, zwanych dalej „OIU” – wykreślenie: § 1 pkt 6 i 7, § 3 ust. 1 pkt 4, § 7 ust. 1 pkt 4 i § 10 ust. 1 projektu negocjowanej umowy oraz dostosowanie: § 3 ust. 1, § 4 ust. 5, § 7 ust. 1 pkt 1 lit. b, § 11 ust. 2 i ust. 3, § 12 ust. 2, § 13 ust. 1, 2 i 4 pkt 1 oraz Załącznika nr 10 pkt 1, 2 i 5 projektu negocjowanej umowy.

Zdaniem Prezesa UTK zapisy dotyczące kwestii związanych z dostępem do OIU nie powinny zostać uregulowane w niniejszej Decyzji. Zgodnie z art. 30d ust. 1 Ustawy, Prezes UTK wydaje decyzję zastępującą umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej. Przepis ten nie został rozciągnięty na umowę uregulowaną w art. 36c ust. 1 Ustawy, dlatego też niezasadne jest wprowadzenie w niniejszej Decyzji zapisów regulujących kwestie dostępu do OIU. Umowę z zapisami dotyczącymi OIU należałoby uznać w takim przypadku za umowę określoną w art. 36c ust. 2 Ustawy, a w stosunku do takiej umowy, Prezes UTK nie posiada kompetencji określonych w art. 30 d ust. 1. Należy, bowiem stwierdzić, że Ustawa nie przewiduje, aby Prezes UTK mógł wydawać decyzje zastępujące umowy uregulowane w art. 36c ust. 1 Ustawy ani tym bardziej zastępujące umowy regulujące dostęp do OIU.

Wskazane powyżej zmiany zostały podyktowane koniecznością zachowania spójności, jednolitości i logiczności niniejszej Decyzji. Pozostawienie zapisów § 1 pkt 6 i 7, § 3 ust. 1 pkt 4, § 7 ust. 1 pkt 4, § 10 ust. 1 w formie zaproponowanej w projekcie negocjowanej umowy, spowodowałoby ich niewykonalność.

Z kolei modyfikacje § 3 ust. 1, § 4 ust. 5, § 7 ust. 1 pkt 1 lit. b, § 11 ust. 2 i ust. 3, § 12 ust. 2, § 13 ust. 1, 2 i 4 pkt 1 oraz Załącznika nr 10 pkt 1, 2 i 5 projektu negocjowanej umowy polegały na usunięciu zapisów odnoszących się do OIU.

Przedmiotowa Decyzja nie może regulować kwestii związanych z dostępem do OIU, dlatego też należało dostosować jej zapisy w taki sposób, aby regulowała jedynie kwestie związane z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej. Z powyższych względów w ocenie Prezesa UTK ww. zapisy nie powinny zostać uwzględnione z niniejszej Decyzji. Należy, bowiem pamiętać, że organy administracji publicznej, w tym Prezes UTK zobowiązane są do działania na podstawie i w granicach prawa (art. 6 k.p.a.). Zgodnie z zasadą legalizmu, organ państwowy orzeka na podstawie przepisów obowiązujących na dzień wydania decyzji. W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „NSA”, podkreśla się, że z konstytucyjnej zasady działania organów władzy publicznej na podstawie i w granicach prawa, a także ogólnej zasady legalizmu wyrażonej w art. 6 k.p.a. wynika, iż stosowania władczej i indywidualnej formy działania organów, jaką jest decyzja administracyjna, nie można domniemywać, a podstawa do jej zastosowania musi wynikać z obowiązującego przepisu prawa materialnego (por. postanowienie NSA z dnia 20 maja 2010 r. sygn. akt: I OSK 788/10).

Tym samym należy stwierdzić, że Prezes UTK uznał za zasadne dostosować wskazane zapisy dotyczące OIU w niniejszej Decyzji.

§ 16 ust. 2, 5, 8, 11 i 14 projektu negocjowanej umowy – wykreślone ustępy oraz modyfikacja § 16 ust. 7 projektu negocjowanej umowy.

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a Arriva będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 16 ust. 2, 8 i 14 projektu umowy, zostały przez Prezesa UTK wykreślone, jako nieadekwatne do istoty Decyzji. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, Strony nie mogą, bowiem samodzielnie zmienić treści niniejszej Decyzji w żadnej formie, jak również nie mogą dostosować jej postanowień do zmieniających się przepisów prawa (§ 16 ust. 11 projektu negocjowanej umowy). Kompetencje w zakresie zmiany decyzji administracyjnej posiada jedynie organ administracji publicznej, który wydał decyzję lub organ odwoławczy rozpatrujący sprawę w II instancji. Ustawa o transporcie kolejowym wskazuje jedynie w art. 30d ust. 5, że decyzja w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej wygasa w przypadku zawarcia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Również zapis dotyczący wygaśnięcia Decyzji, z uwagi na formę prawną, jaką jest decyzja administracyjna oraz niespełnienie przez wykreślony zapis § 16 ust. 5 projektu negocjowanej umowy, przesłanek do wygaśnięcia decyzji przewidzianych w art. 162 k.p.a., powołuje konieczność wykreślenia tego zapisu. Co istotne, w przypadku utraty ważności dokumentów wskazanych w § 16 ust. 5 projektu negocjowanej umowy, na mocy przepisów Ustawy, wykonanie postanowień Decyzji będzie niemożliwe, ponieważ Strony, aby móc zrealizować względem siebie świadczenia wynikające z niniejszej Decyzji, muszą posiadać ważne dokumenty wskazane w ww. zapisie tj. autoryzacje bezpieczeństwa, certyfikat bezpieczeństwa oraz licencje przewoźnika kolejowego.

Ponadto Decyzja nie może być wydana w dwóch egzemplarzach podpisanych przez Strony (§ 16 ust. 14 projektu umowy), stąd konieczność usunięcia i tego zapisu projektu umowy. Niewykonalny byłby również zapis § 16 ust. 2 i 8 projektu negocjowanej umowy, dlatego również w tym przypadku nie został on uwzględniony w niniejszej Decyzji.

W § 16 ust. 7 projektu negocjowanej umowy Prezes UTK zawarł następujący zapis: *W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo niezupelnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 13, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i pisemnie wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.*

Powyższa modyfikacja, podyktowana jest faktem, iż w obecnej formie tj. decyzji administracyjnej, Zarządca nie ma możliwości wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o wyrażenie przez niego zgody na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Tym samym powyższa zmiana była w ocenie Prezesa UTK konieczna.

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

pkt 4 załącznika nr 8 do projektu negocjowanej umowy i Decyzji

Stanowisko Arriva:

Wnioskodawca proponuje zmienić kwotę w wysokości 500 zł na kwotę 50 zł.

Obecna kara (w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019) wynosi 60,00 zł. Wzrost o 834% nie jest akceptowany przez Spółkę. Spółka w trakcie negocjacji proponowała zmianę zapisu - wysokości kary na stawkę 50,00 zł lub jeśli Zarządca się upiera przy stawce 500,00 zł, to dla zachowania równości stron wszystkie

ewentualne kary obciążające Zarządcę winny również wzrosnąć proporcjonalnie tj. o 834%. Arriva zwraca uwagę, że także inni przewoźnicy np. Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. nie akceptuje proponowanego zapisu dotyczącego kary umownej. Prawdą jest, że PKP PLK na prośbę samych Przewoźników wprowadziło do aplikacji ISZTP, możliwość pozyskania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy dla pociągów ze zmianą parametrów technicznych uruchamianych pociągów. Jednak zdaniem Przewoźnika fakt wdrożenia możliwości pozyskania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy nie może być argumentem dla tak drastycznego wzrostu kary umownej w stosunku do poprzedniego rozkładu jazdy.

Stanowisko PKP PLK:

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Zdaniem PKP PLK, w celu wyeliminowania uruchamiania pociągów z pominięciem obowiązujących zasad ujętych w Regulaminie Sieci (w przypadku, kiedy zmienione parametry uniemożliwiają wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów) Przewoźnik otrzyma Uzupełniący Rozkład Jazdy, bez ponoszenia kary umownej. Zdaniem Zarządcy umożliwienie Przewoźnikowi wygenerowania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy jest wystarczającym powodem do podniesienia kary umownej w proponowanej wysokości.

Z informacji przekazanych przez Zarządcę wynika, że wysokość kary umownej, podważanej przez Arriva, została ustalona jednakowo dla wszystkich przewoźników. PKP PLK wskazała, że zgodnie z § 15 ust. 2 (w nawiązaniu do § 5 ust. 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „Rozporządzeniem”, Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez wniosku o jego modyfikację zmieni parametry pociągu, z wyjątkiem zmian określonych w Regulaminie Sieci określających przypadki, w których zmiana masy pociągu lub pojazdu trakcyjnego w stosunku do informacji ujętych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację.

Zarządca zauważył, że w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 10 Regulaminu sieci 2019/2020, wskazano, że zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu.

Przewoźnik zgodnie z zapisami § 4 ust. 2 pkt 4 ww. Rozporządzenia, we wniosku dotyczącym przydzielenia trasy pociągu, określa m.in. typ pojazdu trakcyjnego albo dane techniczne wraz z charakterystyką trakcyjną pojazdu trakcyjnego oraz masę pociągu, które stanowią podstawę dla zarządcy infrastruktury do przydzielenia konkretnej zdolności przepustowej.

Ponadto, Zarządca powołuje się na art. 17 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie, z którym zarządca infrastruktury kolejowej jak i przewoźnik kolejowy zobowiązani są spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

PKP PLK wskazuje również na rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r. nr 172 poz. 1444 z późn.zm.) zwane dalej „Rozporządzeniem o prowadzeniu ruchu”, w którym to w § 25 ust. 1 wskazano, że ruch pociągów odbywa się na podstawie rozkładów jazdy pociągów.

Fakt wprowadzenia przedmiotowej zmiany, Zarządca argumentuje licznymi wystąpieniami przewoźników o ułatwienia dotyczące uruchamiania pociągów ze zmienionymi parametrami lub zmienionym pojazdem trakcyjnym, jak i odmowami prowadzenia pociągu ze zmienionym pojazdem trakcyjnym przez maszynistów, nieposiadających aktualnych parametrów przejazdu pociągu ani Uzupełnionych Rozkładów Jazdy.

PKK PLK stwierdziła, że wprowadzenie zmiany stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom przewoźników, umożliwia też zminimalizowanie ilości przypadków uruchamiania przez pasażerskich przewoźników kolejowych pociągów ze zmienionymi parametrami. W związku z tym od dnia 10 stycznia 2019 r., wprowadziła zmienione zasady działania systemu SKRJ/ISZTP w funkcjonalności „modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej”. Przewoźnicy pasażerscy po złożeniu wniosków na zmianę parametrów, mają możliwość otrzymania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy, w przypadku, w którym dotychczas po podjęciu próby wytrasowania pociągu, wniosek musiał zostać odrzucony z powodu znacznie wydłużających się czasów jazdy i kolizji z innymi pociągami. W związku z powyższym, od rozkładu jazdy pociągów 2019/2020, kiedy zmienione parametry uniemożliwią wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów z powodu wydłużonego czasu jazdy i kolizji z innymi pociągami, przewoźnik otrzyma Uzupełniący Rozkład Jazdy, bez ponoszenia kar umownych z tego tytułu, co znalazło swoje odzwierciedlenie w zapisie § 4 ust. 3 projektu negocjowanej umowy. Uzupełniący Rozkład Jazdy uwzględni będzie nowe dane dotyczące czasów jazdy pomiędzy posterunkami, czasów jazdy pojazdu trakcyjnego, informacje o obciążeniu lokomotywy, długości pociągu, prędkości maksymalnej i wymaganym procencie masy hamującej, zmienione w stosunku do przydzielonej pierwotnej trasy pociągu.

Zdaniem PKP PLK, uzyskiwanie przez przewoźników Uzupełniającego Rozkładu Jazdy, umożliwi prowadzenie maszynistom pociągów w oparciu o parametry określone dla danego rodzaju pojazdu trakcyjnego, co skutkować będzie zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Zarządca jednoznacznie wskazuje, że kary umowne dotyczyć będą tylko przypadków, kiedy przewoźnik uruchomi pociąg ze zmienionymi parametrami, bez zainicjowania próby złożenia wniosku o ww. zmianę za pomocą ISZTP, tj. uzyskania przynajmniej Uzupełniającego Rozkładu Jazdy.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK wynika, że na dzień 19 listopada 2019 r. w 89 na 109 umów z przewoźnikami (w tym przewoźnikami pasażerskimi) zaakceptowane zostały zapisy, które są podważane przez Arriva.

Zdaniem PKK PLK, ustalona kara w wysokości 500 zł, ma skutecznie motywować przewoźników do składania wniosków o zmianę parametrów według obowiązujących zasad. Zarządca podkreśla fakt, że przewoźnikom udostępnione zostały narzędzia umożliwiające dokonanie stosownej zmiany w systemie. Obecnie, pomimo, że przewoźnicy pasażerscy mają taką możliwość, część z nich nie składa wniosków o zmianę parametrów *i karę w wysokości 60 zł traktują, jako przyzwolenie na jazdę bez właściwego rozkładu jazdy pociągu.*

Uzasadnienie Prezesa UTK

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku Arriva i zachował w pkt 4 załącznika nr 8 do Decyzji kwotę zaproponowaną przez PKP PLK, tj. 500 zł w projekcie negocjowanej umowy.

Takie rozstrzygnięcie jest uzasadnione faktem, iż w ocenie Prezesa UTK pobieranie kary umownej w zakresie zaproponowanym przez PKP PLK nie jest prawnie zabronione (nie istnieje, bowiem żaden przepis, który nakłada na Zarządcę ograniczenie w tym zakresie) a jej wysokość jest uzasadniona.

Zgodnie z cytowanymi przepisami Ustawy, Rozporządzenia oraz Rozporządzenia o prowadzeniu ruchu, procedura opisana przez Zarządcę dotycząca Uzupełniającego Rozkładu Jazdy, również jest prawnie dopuszczalna.

Procedura ta polega na tym, że w przypadku konieczności zmiany parametrów technicznych pociągu i zgłoszeniu tych zmian poprzez aplikacje w systemie SKRJ/ISZTP, Przewoźnicy kolejowi będą mieli możliwość otrzymania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy.

Stosowanie ww. procedury pozwoli na zapewnienie maszyniście wglądu do Uzupełnionego Rozkładu Jazdy, który jest podstawą prowadzenia ruchu pociągów. Rozkład ten powinien zawierać informacje na temat faktycznych parametrów pociągów np. procencie masy hamującej, masy pociągu oraz dokładne określenie taboru. Procedura związana z Uzupełnianym Rozkładem Jazdy, pozwala na przekazanie informacji na temat wygenerowania uzupełnienia do rozkładu jazdy również dróżnikowi kolejowemu oraz dyspozytorowi.

Konieczność zgłaszania zmiany parametrów technicznych pociągów i ujęcie ich w Uzupełniających Rozkładach Jazdy, które zostają potem udostępniane np. maszynistom, dyspozytorom czy dróżnikom kolejowym, ma przełożenie na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Zatem stosowanie tej procedury znajduje swoje uzasadnienie w konieczności zapewniania jak najwyższych standardów bezpieczeństwa i jest w pełni uzasadnione.

Jednakże, Zarządca musi mieć możliwość skutecznego egzekwowania zachowania ww. procedury przez przewoźników kolejowych. Z informacji przekazanych przez PKP PLK wynika, że kara umowna w wysokości 60 zł nie jest dla przewoźników kolejowych wystarczającą represją i w żaden sposób nie skłania ich do stosowania ww. procedury.

Strony zawierające umowę mogą swobodnie określać jej warunki tak, by odpowiadało to charakterowi stosunku prawnego, jaki je łączy. Jednym ze środków, których mogą używać, by realizować takie założenie, jest ustalenie kary dla strony umowy, która nie wykonała lub nienależycie wykonała postanowienia umowne. Najczęściej wykorzystywana do tego celu jest właśnie kara umowna, regulowana przepisami ustawy Kodeks Cywilny z dnia 23 kwietnia 1964 r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1145 z późn. zm.)

Zatem jedną z funkcji kar umownych jest zapewnienie wykonania zobowiązania wynikającego z umowy lub nienależyte wykonanie tego zobowiązania przez jedną ze stron stosunku umownego. Kara umowna pełni, zatem rolę stymulacyjną i represyjną. Stanowi to dodatkowy czynnik mobilizujący dłużnika do wykonania zobowiązania. Co istotne, kara umowna ma za zadanie motywować do spełnienia świadczenia, a nie stanowić jego ekwiwalent.

W ocenie Prezesa UTK, kara umowna zaproponowana przez PKP PLK w wysokości 500 zł spełnia powyższe funkcje. W przypadku gdyby kara ta wynosiła 50 zł (jak proponuje Arriva), mogłoby dojść do wyraźnego

ograniczenia możliwości egzekwowania obowiązku przestrzegania przez przewoźników kolejowych procedury przyjętej przez Zarządcę.

Z powyższych względów, Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku Przewoźnika o zmianę w tym zakresie.

Dodatkowo, Prezes UTK, zauważa, że pożądanym jest, aby Zarządca w celu monitorowania liczby wpływu wniosków przewoźników kolejowych o Uzupelniający Rozkład Jazdy, jak również naliczanych kar, informował o tym procesie na bieżąco Prezesa UTK, np. w odstępach kwartalnych.

Ad. II Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 30d ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 1.000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 785 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r., poz. 408 z późn. zm.). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Wykaz załączników:

Załącznik nr 1 – upoważnienie do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie

Załącznik nr 2 - przekazywanie informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu

Załącznik nr 3 - zestawienie pociągów odwołanych / kursujących drogą okrężną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (po.), za które została wprowadzona komunikacja zastępcza organizowana przez przewoźnika w związku z robotami

Załącznik nr 3.1 - ustalenia dotyczące innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów

Załącznik nr 3.2 - oświadczenie przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej

Załącznik nr 3.2a – oświadczenie przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej

Załącznik nr 3.3 - oświadczenie przewoźnika kolejowego o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego

Załącznik nr 4 - procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów

Załącznik nr 5 - zasady naliczania kar z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej

Załącznik nr 6 - zasady naliczania kar z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy

Załącznik nr 7 - zasady naliczania kar z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad

Załącznik nr 8 - zasady naliczania kar z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/ lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad

Załącznik nr 8.1 - zestawienie uruchomionych przez przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad

Załącznik nr 9 - zasady naliczania kar z tytułu odwołania trasy pociągu przewoźnika z przyczyn leżących po stronie zarządcy

Załącznik nr 9.1 - zestawienie odwołanych tras pociągów przewoźnika z przyczyn leżących po stronie zarządcy

Załącznik nr 10 - zasady naliczania kar z tytułu wykorzystywania przez przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania

Załącznik nr 11 - wzór gwarancji bankowej / ubezpieczeniowej

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ
UMOWĘ O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE
JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

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

(nazwa Przewoźnika - pieczęć firmowa z adresem
lub
nazwa jednostki organizacyjnej Zarządcy)
– pieczęć firmowa z adresem

(WZÓR)

UPOWAŻNIENIE

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

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

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

.....

(pieczęć i podpis osoby upoważniającej)

ZAŁĄCZNIK NR 2 DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI IPRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY
POCIĄGÓW 2019/2020

**PRZEKAZYWANIE INFORMACJI O PLANOWANYCH
ZMIANACH W ORGANIZACJI RUCHU**

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

1) informacji o zwołaniu komisji, na której opracowywane będą regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zwaną dalej komisją RTPR, na adres e mail: ☒--☒.

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

2) zatwierdzonych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzone do nich aneksy/zmiany na adres e-mail: ☒--☒.

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

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

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

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

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

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

3. Ujednocila 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 20.06.2019 IZ Rzeszów linia nr szlak/posterunek ruchu/ tor nr

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

Regulamin Tymczasowy IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

Regulamin Tymczasowy IZ Zielona Góra nr IZESd-703-33/1 linia nr szlak/posterunek ruchu/
... tor nr

- dla aneksów/zmian do treści regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót:

Aneks nr do Regulaminu Tymczasowego IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

Aneks nr 1 do Regulaminu Tymczasowego IZ Wałbrzych nr IZESb-703- 82/19 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 131ZESa-7011-1/19 linia nr Szlak

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ
UMOWĘ O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W
ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

(W Z Ó R)

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

Nazwa Przewoźnika:

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

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko)

Tel:

Dnia:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

.....

Pieczałka i podpis

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

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

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

** niepotrzebne skreślić.

*** w odstępstwie od definicji, o której mowa w § 1 pkt 8, okres trwania zamknięcia torowego lub jego część wnioskowany przez Przewoźnika.

ZAŁĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ
UMOWĘ O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

(WZÓR)

USTALENIA

dotyczące innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: ¹	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²
Termin zamknięcia:	
1. Organizacja przystanków autobusowych - § 10 ust. 7 pkt 1 lit. a) – c) Umowy ³	
Ustalenia dotyczące organizacji przystanków autobusowych i rozliczenia kosztów:	
2. Honorowanie biletów - § 10 ust. 7 pkt 2 Umowy ⁴	
Ustalenia dotyczące honorowania biletów, wówczas kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza i rozliczenia kosztów:	
3. Uruchomienie dodatkowych autobusów bezpośrednich - § 10 ust. 7 pkt 3 Umowy ⁵	
Termin uruchamiania: ⁶	
Relacja przejazdu: ⁷	Numery pociągów: ⁸
Ustalenia dotyczące uruchomienia i rozliczenia kosztów dodatkowych autobusów bezpośrednich: ⁹	

4. Inne koszty - § 10 ust. 7 pkt 4 - 9 Umowy ¹⁰		
Ustalenia dotyczące innych kosztów i sposobu ich rozliczenia:		
Kosztami należy obciążyć: ¹¹		
Uwagi:		
Sporządził:	Zatwierdził ze strony Zarządcy: ¹² 1) 2)	Zatwierdził ze strony Przewoźnika: ¹³

ODNOŚNIKI:

¹wpisać 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 dotyczy ustaleń w zakresie organizacji nowego przystanku autobusowego lub kosztów korzystania z istniejącego przystanku – w nawiązaniu do § 10 ust. 7 pkt 1 lit. a) – c) Decyzji;

⁴ dotyczy ustaleń w zakresie honorowania biletów Przewoźnika w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza – w nawiązaniu do § 10 ust. 7 pkt 2 Decyzji;

⁵ dotyczy ustaleń w zakresie uruchomienia dodatkowych autobusów bezpośrednich – w nawiązaniu do zapisów § 10 ust. 7 pkt 3 Decyzji;

⁶ wpisać termin uruchomienia dodatkowych autobusów bezpośrednich;

⁷ wpisać relacje w jakiej będą uruchamiane dodatkowe autobusy bezpośrednie;

⁸ wpisać numery pociągów, za które uruchamiane będą dodatkowe autobusy bezpośrednie – w nawiązaniu do § 10 ust. 7 pkt 3 Decyzji;

⁹ wpisać wszelkie ustalenia dotyczące uruchomienia i rozliczenia kosztów dodatkowych autobusów bezpośrednich (np. częstotliwość kursowania, liczba autobusów, planowane postoje, zasady ponoszenia kosztów, itp.);

¹⁰ wpisać ustalenia dotyczące innych kosztów ponoszonych przez Przewoźnika – w nawiązaniu do § 10 ust. 7 pkt 4 9 Decyzji;

¹¹ wpisać jednostkę organizacyjną Zarządcy, którą Przewoźnik obciąży kosztami – zgodnie z § 10 ust. 7 pkt 1, 2 i 3 oraz pkt 4 - 9 Decyzji

¹² wpisać imię i nazwisko oraz stanowisko osób uzgadniających 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 dla pkt 1, 2 i 3 z § 10 ust. 7 podpis przedstawiciela Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

¹³ wpisać imię i nazwisko oraz stanowisko osoby uzgadniającej ze strony Przewoźnika - podpis (może być pieczętka imienna i podpis).

ZAŁĄCZNIK NR 3.2 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ
UMOWĘ O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W
ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

(W Z Ó R)

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

Nazwa i adres Przewoźnika

.....
.....

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

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

- 1) wykonanie usługi komunikacji zastępczej powierzono przewoźnikowi drogowemu posiadającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym I ważną licencję do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o której mowa w art. Sb ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i ważną licencję na wykonywanie transportu drogowego osób wydanej na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów i 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 podstawie¹ Ustawy z dnia 29.01.2004 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 uzyskano² cenę I ceny**, będącą ceną rynkową / będącą cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;

¹ Należy podać podstawę prawną trybu, w jakim było prowadzone postępowanie o udzielenie zamówienia (art., ust., itp.).

² Należy podać cenę w PLN i miernik przyjęty do kalkulacji ceny, np. wozokm, kurs itp. Umowa na przewóz osób RJP 2019/2020 – Arriva RP Spółka z o.o.

- 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 szczególności³

....., 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.

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

ZAŁĄCZNIK NR 3.2a DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ
UMOWĘ O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

(W Z Ó R)

OŚWIADCZENIE

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

Nazwa i adres Przewoźnika¹:

.....
.....

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

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

- 1) wykonanie usługi komunikacji zastępczej zostało zrealizowane własnymi pojazdami drogowymi – środkami komunikacji zastępczej;
- 2) posiadamy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o której mowa w art. 5b ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję na wykonywanie transportu drogowego osób wydaną na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów**;
- 3) zastosowana cena / zastosowane ceny** usługi komunikacji zastępczej², jest ceną rynkową / są cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;
- 4) w kalkulacji ceny / cen** usługi komunikacji zastępczej, o której mowa w pkt 3, zostały uwzględnione koszty wynikające wyłącznie z działalności przewoźnika drogowego / przewoźników drogowych**, tj. koszt udostępniania pojazdów drogowych i kierowców;

1. Należy wpisać dane przewoźnika kolejowego będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

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

5) do realizacji usługi komunikacji zastępczej, liczba pojazdów drogowych została dostosowana do liczby pasażerów;

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

.....

.....³

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

.....

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

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

Objaśnienia:

* obowiązek złożenia Oświadczenia spoczywa na Przewoźniku, który usługę komunikacji zastępczej będzie realizował własnymi pojazdami drogowymi;

** niepotrzebne skreślić

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

ZAŁĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

(WZÓR)

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

Nazwa i adres Przewoźnika¹:.....
.....

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

OŚWIADCZAMY

że przedstawione dodatkowe koszty komunikacji zastępczej, wskazane w fakturze nr z dnia,
opiewającej na kwotę netto PLN (słownie: PLN)
nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim
jest², w ramach umowy/umów nr³
o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

..... dnia

.....

.....

1. Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

2. Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI ZASTĘPUJACEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

PROCEDURA ROZLICZANIA REKOMPENSATY ZA OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW

1. Zgodnie z zasadami rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów, o których mowa w podrozdziale 6.5. 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 i wysłana na Arriva RP Sp. z o.o. adres: 87-100 Toruń, ul. Dąbrowskiego 8/24.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza ☎--☎ Dyrektora Operacyjnego Rail, nr tel.: (00 48) 667 651 918, adres e-mail: ☎--☎ oraz Specjalistę ☎--☎, nr tel.: (00 48) 667 651 815 adres mail: ☎--☎.

Nr rachunku bankowego Przewoźnika: mBank 81 1140 1010 0000 5380 5500 1001, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE
JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

**ZASADY NALICZANIA KAR Z TYTUŁU NIEWŁAŚCIWEGO WYGLĄSZANIA KOMUNIKATÓW
MEGAFONOWYCH I/ LUB PODAWANIA**

INFORMACJI WIZUALNEJ

1. Strony przyjmują, że:
 - 1) podstawą do opracowania komunikatów megafonowych oraz informacji wizualnej o pociągach, są m. in. kompletne informacje handlowe o nich, wprowadzone poprzez ISZTP, w terminach wskazanych w ust. 2 Załącznika 5.2 do Regulaminu;
 - 2) nieprawidłowy komunikat megafonowy to komunikat megafonowy wygłoszony niezgodnie ze wzorem wskazanym na stronie internetowej www.plk-sa.pl lub niewygłoszony, z zastrzeżeniem pkt 4;
 - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi danymi lub nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4;
 - 4) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w niniejszym załączniku oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

Kontrola będzie prowadzona przez komisję powoływaną przez Przewoźnika. Do komisji może zostać powołany przedstawiciel właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy www.plk-sa.pl (w zakładce Kontakt).

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

Przewoźnik w terminie 7 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy kopię protokołu podpisanego przez wszystkich uczestników kontroli.


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

- 1) po stronie Zarządcy - właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt);
 - 2) po stronie Przewoźnika - wskazany w § 6 pkt 4 lit. b Decyzji.
7. W przypadku potwierdzenia nieprawidłowości w wygłoszeniu lub w podaniu informacji o pociągu - protokołem, o którym mowa w ust. 3, lub uznaniem przez Zarządcę reklamacji, o której mowa w ust. 4, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary wynikające z wielokrotności stawki 4,33 zł i tak:
- 1) 3-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
 - 2) 5-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
 - 3) 10-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.
8. Kary, 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.

ZAŁĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI ZASTRĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

ZASADY NALICZANIA KAR Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO UTRZYMANIA MIĘDZYTORZY

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 13 Umowy.
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 ewentualną dokumentacją potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość pocztą elektroniczną na adres e-mail Zarządcy - właściwej terenowo jednostce organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy [www .plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt).
3. Zarządca zobowiązany jest usunąć nieprawidłowości w ciągu 3 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
4. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 3, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary w wysokości :
 - 1) 20,00 zł za każdą dobę w okresie: powyżej 3 do 7 doby od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 2) 50,00 zł za każdą dobę w okresie: powyżej 7 do 14 doby od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
 - 3) 500,00 zł jednorazowo, jeżeli nieprawidłowość zostanie usunięta powyżej 14 doby od otrzymania zgłoszenia .
5. Przewoźnik naliczać będzie kary, o których mowa w ust. 4, po upływie 3 doby od chwili zgłoszenia nieprawidłowości Zarządcy do czasu usunięcia nieprawidłowości.

Zarządca, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, przekazywać będzie Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail:  i telefonicznie pod nr (00 48) 667 651 918.

Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy z wykorzystaniem wyników Audytów, o których mowa w Księdze Standardów Utrzymania Czystości Stacji Pasażerskich, o ile takie w tym czasie zostały przeprowadzone.

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

6. Kary, o których mowa w ust. 4, 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.

ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

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

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar z tytułu uruchomienia pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem zasad określonych w podrozdziale 7.1. ust. 2 oraz podrozdziale 7.5. ust. 2 pkt 4 Regulaminu.
2. Zarządca prowadzi rejestr ujawnionych przypadków, uruchomionych przez Przewoźnika pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, bez powiadomienia właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym podczas planowania dyspozytorskiego oraz dyżurnego ruchu podczas zgłaszania gotowości do odjazdu.
3. 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.
4. Zarządca obciąży Przewoźnika karą za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości 1 000,00 zł za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą w wysokości 200,00 zł za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.

Kary, o których mowa w ust. 4, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia Przewoźnikowi noty obciążeniowej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY
POCIĄGÓW 2019/2020

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

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar z tego tytułu.
2. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, Zarządca prowadzi rejestr pociągów Przewoźnika uruchomionych i rozliczonych według zaplanowanej masy brutto pociągu.
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 obciąża Przewoźnika karą w wysokości 500,00 zł.
5. Nie podlegają karze przypadki uruchomienia pociągu, dla których Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał Uzupełniający Rozkład Jazdy.
6. Kary, o których mowa w ust. 4, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

ZAŁĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

**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.

L p.	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 [zł/1 pociąg]											500,00	
Kwota kary [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 ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE
JAZDY POCIĄGÓW 2019/2020

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

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar 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: -- w celu podania kosztu planowanego przejazdu na odwołanej trasie lub jej części.
3. Przewoźnik naliczy Zarządcy kary w wysokości 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy, wystawiając notę obciążeniową jednostce organizacyjnej Zarządcy, wskazanej przez właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Zestawienie odwołanych tras pociągów, o którym mowa w ust. 2, stanowi załącznik do noty obciążeniowej.
4. Przewoźnik nie może dochodzić kary za odwołanie trasy pociągu przez Zarządcę, w przypadku kiedy Zarządca zostanie obciążony przez Przewoźnika dodatkowymi kosztami w związku z uruchomieniem komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 8 Umowy, w zamian za odwołaną trasę pociągu.
5. Kary, o których mowa w ust. 3, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej 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.

ZAŁĄCZNIK NR 9.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

**ZESTAWIENIE ODWOŁANYCH TRAS POCIĄGÓW PRZEWOŹNIKA Z PRZYCZYŃ LEŻĄCYCH
PO STRONIE ZARZĄDCY**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY 20.. R.

Nazwa Przewoźnika

Lp.	Nr pociągu	Data planowanego	Godz. planowanego	Relacja pociągu	Data odwołania	rodz. odwołania pociągu	Odwołana relacja od do	Oplata podstawowa za minimalny	do	Kara a*)	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 Przewoźnik

ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

**ZASADY NALICZANIA KAR Z TYTUŁU WYKORZYSTYWANIA PRZEZ PRZEWOŹNIKA ZDOLNOŚCI
PRZEPUSTOWEJ DLA MANEWRÓW I POSTOJÓW Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD
W ZAKRESIE JEJ ZAMAWIANIA**

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar z tytułu wykorzystywania zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie ich zamawiania, o których mowa w podrozdziale 4.2.2. Regulaminu.
2. Zarządca prowadzi rejestr zamawianej zdolności przepustowej dla manewrów i postojów, z podziałem na usługi realizowane na bazie zamówień składanych przez Przewoźnika i usługi realizowane na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy.
3. Poprzez usługę rozumie się jedną pozycję w zestawieniach (manewry, postoje składów) generowanych z systemu SEPE a stanowiących załączniki do faktury za dany okres rozliczeniowy.
4. Zarządca na podstawie prowadzonego rejestru, o którym mowa w ust. 2, wyznacza % usług realizowanych na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy w stosunku do wszystkich usług zrealizowanych przez Przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.
5. Rejestr, o którym mowa w ust. 2 prowadzony jest oddzielnie dla wszystkich manewrów oraz dla wszystkich postojów.
6. W przypadku, gdy dla danego okresu rozliczeniowego wyznaczony wskaźnik, o którym mowa w ust. 4, dla manewrów lub postojów, będzie równy lub większy niż 80% (tj. co najmniej 80% usług w danym okresie rozliczeniowym było zamawianych w trybie awaryjnym przez Zarządcę), Zarządca przekaze Przewoźnikowi informację o wysokości tego wskaźnika i w przypadku powtórzenia się analogicznej sytuacji w kolejnym okresie rozliczeniowym, obciąży Przewoźnika karą.
7. Zarządca obciąży Przewoźnika karą, której wysokość uzależniona jest od liczby świadczonych usług w danym okresie rozliczeniowym, według poniższych przedziałów:
 - 1) 4 000,00 zł gdy zrealizowano do 250 usług;
 - 2) 8 000,00 zł gdy zrealizowano powyżej 250 usług.
8. Kary, o których mowa w ust. 7, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI ZASTĘPUJACEJ UMOWĘ
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW
2019/2020

WZÓR GWARANCJI BANKOWEJ / UBEZPIECZENIOWEJ

.....

(pieczęć firmowa „Gwaranta”)

.....

(miejsce i data udzielenia gwarancji)

„Beneficjent”:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74**

03-734 Warszawa

