

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 8 grudnia 2023 r.

**zastępująca umowę pomiędzy PKP INTECITY S. A. a PKP Polskie Linie Kolejowe S. A o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024.**

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 2023 r. poz. 1786, 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 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek „PKP INTECITY” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP IC” lub „Przewoźnikiem”, z 15 listopada 2023 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 16 listopada 2023 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej również „PKP PLK” lub „Zarządcą”, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, uzupełnionego pismem z 30 listopada 2023 r.,

**USTALAM**

- I. warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, w ten sposób, że:**
- 1. określam warunki umowy dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej,**
  - 2. rozstrzygam kwestie sporne, w których Strony nie doszły do porozumienia, tj.: § 5 ust. 19, § 10 ust. 2, § 11 ust. 2, § 11 ust. 8 akapit drugi tiret pierwsze, § 12 ust. 3 projektu negocjowanej umowy oraz załącznik 5 do projektu negocjowanej umowy;**
- II. na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

**§ 1. Definicje**

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja** – niniejsza decyzja;
- 2) aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym;
- 3) Regulamin** – *Regulamin sieci 2023/2024*, opracowany przez Zarządcę, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2023/2024, dostępny na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1610, z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem cywilnym”;
- 4) Cennik** – *Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024*, stanowiący Załącznik 9.1 do Regulaminu;
- 5) Zasady 1520** – *Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępne na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl);

- 6) **Aplikacja SEPE2** – aplikacja internetowa System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2;
- 7) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 8) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów „Zamawiaj i Jedź”;
- 9) **OIU** – Obiekt Infrastruktury Usługowej;
- 10) **Regulamin OIU** – *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępny na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl);
- 11) **Moduł OIU** – moduł służący do rejestrowania manewrów, postojów pojazdów kolejowych i korzystania z OIU;
- 12) **kwalifikowany podpis elektroniczny** – podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu zgodnie z art. 131 ustawy z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1797, z późn. zm.);
- 13) **okres rozliczeniowy** – jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury. Pierwszy obejmuje okres od 10 do 31 grudnia 2023 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 14 grudnia 2024 r.;
- 14) **RODO** – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016 r., str. 1-88).

## § 2. Oświadczenia 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 3.2.2. Regulaminu oraz odpis z Krajowego Rejestru Sądowego, zachowują swoją ważność i są aktualne na dzień wydania Decyzji.
3. Zobowiązuje się Przewoźnika, że będzie niezwłocznie informował Zarządcę o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.
4. Zobowiązuje się Przewoźnika, że będzie powierzał prowadzenie pociągów maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony do zapewnienia, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustali zasady postępowania mające na celu minimalizację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Strony, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, będą stosować postanowienia Regulaminu, Zasad 1520 i Regulaminu OIU.

W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią Decyzji a Regulaminem, zapisy Decyzji są wiążące dla Stron.

8. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, wyrazi zgodę na realizację przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr 202 Zarządcy.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie przejazdu i dla którego wyznaczono postój zgodnie z rozkładem jazdy, ponosi on odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.
10. Strony są dużymi przedsiębiorcami w rozumieniu art. 4 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1790).
11. Zobowiązuje się Zarządcę do zapewnienia, że rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte będą w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1570, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o podatku od towarów i usług”.

## § 3. Przedmiot Decyzji

1. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi infrastrukturę kolejową w zarządzie PKP PLK w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla:

- 1) przejazdów pociągów;
- 2) wykonywania manewrów;
- 3) postoju pojazdów kolejowych;
- 4) korzystania z OIU

na zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie, Zasadach 1520, Regulaminie OIU i Decyzji.

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

#### **§ 4. Warunki korzystania z infrastruktury kolejowej**

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

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

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

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

11. Wprowadzenie zamknięć torowych, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w Załączniku 16 do Regulaminu. W razie wprowadzenia zamknięcia torowego Przewoźnik jest uprawniony wyłącznie do uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zgodnie z § 10 Decyzji oraz innych kosztów na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.

12. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować po stronie Przewoźnika konieczność wdrożenia zmian organizacji w zakresie obrządzania składów pod kątem sanitarnym, technicznym i ruchowym.
13. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3.2. Regulaminu.
14. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 3.4.3. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.

#### **§ 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 17.11.2012 r., str. 8-13) oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.

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

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.
5. Zarządca ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów udostępnianej drogi kolejowej.
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 10 do Regulaminu. Za przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty będzie pobierana opłata zgodnie z obowiązującym cennikiem usług trakcyjnych świadczonych przez PKP IC na rzecz podmiotów zewnętrznych.

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

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

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

11. W skład zespołu, o którym mowa w podrozdziale 6.3.3.2. ust. 5 Regulaminu, wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 1**. Ze strony Przewoźnika upoważnionym do ich wydawania są Dyrektorzy Zakładów i Z-cy Dyrektorów Zakładów Przewoźnika.
12. Przewoźnik uprawniony we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej przez aplikanta, który nie jest przewoźnikiem, z chwilą autoryzacji tego wniosku, przejmuje na wyłączność uprawnienie do składania w imieniu i na rzecz aplikanta:
  - 1) wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej poza zmianami rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 4 i 9 Regulaminu, tj. w zakresie zmiany:
    - a) rodzaju pojazdu trakcyjnego,
    - b) masy brutto pociągu,
    - c) długości pociągu,
    - d) maksymalnego nacisku osi na tor,
    - e) rodzaju pociągu;
  - 2) rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.4. Regulaminu.
13. W przypadku wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w Regulaminie w podrozdziale 4.8.3 ust. 1 i 2, Zarządca może pozbawić prawa do wykorzystania tej trasy pociągu na zasadach określonych w Regulaminie podrozdział 4.8.3. ust. 3.
14. Na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Zarządca zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj.:
  - 1) koszenie traw i odchwaszczanie, tak aby ich wysokość nie przekraczała 15 cm na drodze dojścia do miejsca (toru) odstawienia pozostawionych na postój składów pociągów oraz torowiska w obrębie skrajni taboru;
  - 2) usuwanie krzewów;
  - 3) właściwe zabezpieczenie studzienek;
  - 4) zapewnienie oświetlenia w porze ciemnej na czas wykonywania czynności technicznych przy pociągach w miejscach, w których istniejąca infrastruktura pozwala na zapewnienie takiego oświetlenia.

W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu międzytorzy w tym na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.

15. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu czystości w obrębie międzytorzy, szczególnie, gdy będzie ograniczona widoczność słupków, wskaźników bądź semaforów Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości, takich jak w szczególności „krzewów” ograniczających i/lub zasłaniających widoczność lub nieczytelnych wyblakłych wskaźników w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
16. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, brak wskaźników lub złego usytuowania wskaźników itp. Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.

17. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnego, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
18. W przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia obszaru kolejowego (m.in. peronów, infrastruktury pasażerskiej na peronach lub drogach dojścia do peronów) przez Przewoźnika lub podmioty i osoby, którymi posługuje się Przewoźnik, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika na adres e-mail: [rozliczenia.BPP4@intercity.pl](mailto:rozliczenia.BPP4@intercity.pl) i telefonicznie pod nr 697 048 178 o powyższym i wzywa do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

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

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

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

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

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

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

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:
  - a) po stronie Zarządcy – najbliższy posterunek ruchu,
  - b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:
  - a) po stronie Zarządcy – poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. Dyspozyturę Główną PKP IC,
  - b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 3) w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującego utrudnienia eksploatacyjne, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 8 Regulaminu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje o potrzebie usunięcia taboru: telefonicznie na numer tel.: poprzez właściwą terenowo Ekspozyturę Dyspozytury Głównej PKP IC (Kraków, tel. 12 393 33 75 [bzkrd@intercity.pl](mailto:bzkrd@intercity.pl); Poznań, tel. 61 633 25 18 [bzprd@intercity.pl](mailto:bzprd@intercity.pl); Gdynia, 58 721 55 17 [bzgtd@intercity.pl](mailto:bzgtd@intercity.pl)) bądź Dyspozyturę Główną Warszawa, tel. 22 473 30 64 [bzrd@intercity.pl](mailto:bzrd@intercity.pl) odpowiednio::
  - a) Dyspozytura Główna w Warszawie – nr tel. 22 47 33 064; 22 47 42 751; adres e-mail: [bzrd.warszawa@intercity.pl](mailto:bzrd.warszawa@intercity.pl),
  - b) Wydział Ekspozytury Głównej w Poznaniu – nr tel. 616 662 518; 616 331 809; adres e-mail: [bzprd@intercity.pl](mailto:bzprd@intercity.pl),
  - c) Wydział Ekspozytury Głównej w Krakowie – nr tel. 12 39 33 375; 12 39 33 231; adres e-mail: [bzkrd@intercity.pl](mailto:bzkrd@intercity.pl),
  - d) Wydział Ekspozytury w Gdyni – nr tel. 587 215 517; 587 213 375; adres e-mail: [bzgt@intercity.pl](mailto:bzgt@intercity.pl);

- 4) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według **Załącznika nr 2**;
- 5) w zakresie udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, Zarządca i Przewoźnik powiadamiają się na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**;
- 6) Zarządca przekazuje Przewoźnikowi na dedykowany adres e-mail: prj@intercity.pl, sekretariat.bzw@intercity.pl, sekretariat.bzp@intercity.pl, sekretariatbzk@intercity.pl, sekretariat.bzg@intercity.pl; powiadomienia w zakresie:
  - a) specyfikacji wprowadzonych zmian do Regulaminów technicznych,
  - b) informacji o zmianach w Dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (Dodatek 1 i Dodatek 2),
  - c) informacji o aktualizacji Danych do opisu trasy;
- 7) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:
  - a) po stronie Zarządcy – PKP PLK Centrala Biuro Sprzedaży, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, e-mail: ius@plk-sa.pl,
  - b) po stronie Przewoźnika – Centrala Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: umowa.pkppk@intercity.pl.

### § 7. Oplaty

1. W ramach Decyzji Zarządca pobiera opłaty:
  - 1) za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:
    - a) opłatę podstawową za zrealizowany przejazd pociągu,
    - b) opłatę za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU,
    - c) opłatę manewrową za zrealizowane manewry;
  - 2) rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;
  - 3) za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm;
  - 4) za korzystanie z OIU;
  - 5) za udostępnianie danych poprzez Aplikację SEPE2.
2. W przypadku kiedy przejazd pociągu obejmuje linie/odcinki będące w zarządzie różnych podmiotów gospodarczych, Zarządca pobiera opłatę tylko za korzystanie z infrastruktury kolejowej będącej w jego zarządzie.

### § 8. Wyznaczenie opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata podstawowa za zrealizowany przejazd pociągu 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:

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

gdzie:

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

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

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

- 2) części stawki zależnej od trakcji w zł/km, dla przejazdów zrealizowanych trakcją elektryczną.

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

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

gdzie:

- $j$  – liczba występujących zmian parametrów pociągu w przydzielonej trasie pociągu (cennikowych przedziałów masy brutto lub trakcji pociągu),
- $8,01$  – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pockm,
- $W_{Mi}$  – współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od przedziału masy brutto i ustalany na podstawie Cennika,
- $W_K$  – współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od średniej kategorii odcinków linii kolejowych w przydzielonej trasie pociągu i ustalany na podstawie Cennika, stały dla całej trasy pociągu,
- $P_{Mi}$  – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach wykonanej w danym przedziale masy brutto i przy niezmienionej trakcji,
- $0,29$  – część stawki zależna od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w zł/km,
- $P_T$  – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach pociągu prowadzonego trakcją elektryczną,
- $K_P$  – współczynnik wydłużenia trasy przydzielonej w przypadku, gdy trasa przydzielona jest trasą w zastępczym rozkładzie jazdy i jest dłuższa od trasy planowej – jest to iloraz długości trasy planowej do trasy przydzielonej, w pozostałych przypadkach jest to wartość równa 1.
3. W przypadku gdy Przewoźnik dokona modyfikacji w ISZTP/SKRJ parametrów pociągu, dotyczących zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego i/lub zmienionej masy brutto pociągu, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 w przypadku, gdy zmiana dotyczy całej trasy, lub ust. 2 w przypadku, gdy zmiana dotyczy części trasy.
  4. Za zrealizowany przejazd pociągu, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3 i pomniejszana o wartość wynikającą z przyznanej ulgi.
  5. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3.  
W przypadku kiedy realizacja przejazdu pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi wymaga wstrzymania ruchu po sąsiednim torze, Zarządca nalicza opłatę podstawową za korzystanie z obu torów.
  6. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu nie zmieniła się, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
  7. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu i trasa przejazdu uległy wydłużeniu, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
  8. Zmniejszenia, o których mowa w ust. 6 i 7, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż 10 minut lub 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.  
Opłata podstawowa wyznaczona według zasad podanych w ust. 6 i 7 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.
  9. Opłata podstawowa, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 1 lit. a, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnej na stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe>.
  10. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
  11. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej dla trakcji elektrycznej lub innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego Załącznik 2.8 Regulaminu.



12. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU jest obliczana jako iloczyn stawki jednostkowej postoju i sumy czasu trwania postoju.

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

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

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

### § 9. Opłaty rezerwacyjne

1. Zarządca nalicza opłatę rezerwacyjną zgodnie z zapisami w podrozdziale 5.6. Regulaminu i § 6 ust. 5 Zasad 1520.
2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej składana przez Przewoźnika lub aplikanta, jeżeli Przewoźnik przyjął trasy do realizacji, skutkuje naliczeniem Przewoźnikowi opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 5.6. ust. 2 Regulaminu, z uwzględnieniem poniższych terminów, w których w ramach wdrożenia poszczególnych zmian rozkładu jazdy pociągów, upływa termin składania wniosków:
  - 1) 14 listopada 2023 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 15 kwietnia 2024 r.;
  - 2) 19 stycznia 2024 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 9 czerwca 2024 r.;
  - 3) 7 maja 2024 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 2 września 2024 r.;
  - 4) 29 maja 2024 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 30 września 2024 r.
3. W przypadku gdy przewoźnik dokona modyfikacji parametrów przydzielonej trasy pociągu poprzez zmniejszenie masy brutto pociągu, opłata rezerwacyjna, o której mowa w podrozdziale 5.6. ust. 5 Regulaminu, będzie wynosiła 50% zmniejszenia opłaty podstawowej wyznaczonej wg wzoru:

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

gdzie:

$i$  – oznacza część trasy pociągu,  $(W_{M1i} - W_{M2i})$  różnica współczynników  $W_{M1}$  – przed zmianą masy brutto i  $W_{M2}$  po zmianie masy brutto, znaczenie współczynników  $W_M$ ,  $W_K$ ,  $P_{Mi}$ ,  $K_P$  jest analogiczne do wzoru na wyliczenie opłaty podstawowej, o którym mowa w § 8 ust. 2.

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

### § 10. Rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej


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

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

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

2. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą

zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik może obciążyć jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.

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

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:


- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
  - 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**;
  - 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.2**
  - 4) oświadczenie o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: FENKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko), FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej) lub CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Instrument „Łącząc Europę”), analogicznie jak dla: POliŚ (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko), CEF1 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”) lub POPW (Program Operacyjny Polska Wschodnia), rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.
  5. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z nieprzewidzianych zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, rozliczenie kosztów realizowane jest w trybie określonym w podrozdziale Regulaminu.

## § 11. Inne opłaty i rozliczenia

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

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

3. Do wystawionej dla Przewoźnika faktury Zarządca dołącza następujące załączniki:
  - 1) kopię faktury wystawionej przez innego przewoźnika,
  - 2) telefonogram/ zamówienie, określający, kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny,
  - 3) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy z pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta/kierownika pociągu) i pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika.
4. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został użyty do „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika, za wykonaną pracę pojazdu trakcyjnego i drużyny trakcyjnej lub innych pracowników (manewrowego, rewidenta/kierownika pociągu), obciąża Zarządcę fakturą, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika do stosowania na okres obowiązywania Decyzji i przekazanymi Zarządcy do wykorzystania, pocztą elektroniczną na adres e-mail: ius@plk-sa.pl, do dnia 31 grudnia 2023 r.

<sup>1</sup> Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy.

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 kierownika pociągu) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
5. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w harmonogramie zamknięć torowych, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszczeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, w tym kosztów komunikacji zastępczej.
6. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, mogą powodować konieczność przejazdu pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr 202.

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

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

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. zawierającą informację o numerze pociągu i terminie realizacji przejazdu pociągu;
  - 2) zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 4**.
7. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:
- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (dotyczy stacji: Bielsko Biała, Chabówka, Częstochowa, Gliwice, Jasło, Katowice, Kielce, Kraków Główny, Kraków Zachód, Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Krynica Zdrój, Łupków, Muszyna, Powroźnik, Przemysł Bakończyce, Przemysł Główny, Racibórz, Rzeszów Główny, Stalowa Wola Rozwadów, Sucha Beskidzka, Stróże, Tarnów, Wisła Głębcze, Wisła Uzdrowisko, Zagórz, Zakopane, Zwardoń, Żywiec, Wrocław Gł., Poznań Gł., Jelenia Góra, Terespol);
  - 2) postój pociągu Przewoźnika na stacji zwrotnej planowanej zgodnie z rocznym rozkładem jazdy pociągów, z powodu wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej lub z powodu braku możliwości skorzystania z torów postojowych;
  - 3) domknięcie obiegów składów pociągów Przewoźnika;

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

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

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

Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy współpracują z pracownikami Przewoźnika w celu ustalenia miejsc zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę.

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

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

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

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

i może dotyczyć:

- 1) refakturowania kosztów wydatkowanych na organizację nowego tymczasowego przystanku autobusowego lub kosztów korzystania z istniejącego przystanku, jeżeli Przewoźnik ponosi opłaty z tego tytułu, tj.:
  - a) kosztów związanych z koniecznością oznakowania przystanków drogowych dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej oraz wykonania dodatkowego oznakowania dróg publicznych,
  - b) kosztów uzgodnienia z zarządcą drogi zajętości pasa ruchu drogowego na drogach publicznych pod wyznaczony przystanek,
  - c) kosztów opracowania zmienionej organizacji ruchu na drogach publicznych, ponoszonych w przypadku konieczności wyznaczenia przystanku dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej poza obszarem kolejowym;
- 2) honorowania biletów Przewoźnika na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, wówczas kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza;
- 3) kosztów użycia lokomotywy spalinowej dla przeciągania składów pociągów jako trakcji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej;
- 4) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
- 5) kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;
- 6) 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;
- 7) kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
- 8) dodatkowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru.

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

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

9. W przypadku postoju pojazdów kolejowych, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 8 Regulaminu, z chwilą upływu terminu określonego w powiadomieniu, opłata ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.

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

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.

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

Zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń w zakresie:

- 1) wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej zawarte są w **Załączniku nr 5**;
  - 2) utrzymania międzytorzy zawarte są w **Załączniku nr 6**;
  - 3) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad zawarte są w **Załączniku nr 7** i **Załączniku nr 7.1**;
  - 4) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, zawarte są w **Załączniku nr 8** i **Załączniku nr 8.1**;
  - 5) odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy zawarte są w **Załączniku nr 9** i **Załączniku nr 9.1**;
  - 6) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania zawarte są w **Załączniku nr 10**;
  - 7) wykorzystania danych z Aplikacji SEPE2 niezgodnie z obowiązującymi zasadami zawarte są w ust. 35 **Załącznika nr 13**.
12. Zapłata kar umownych przewidzianych w Decyzji nie pozbawia Stron prawa dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych.
13. Strony postanawiają, że w zakresie rekompensat, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, obowiązuje procedura rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu według zasad określonych w **Załączniku nr 11**.
- Pozostałe elementy Planu wykonania realizowane będą zgodnie z zapisami Regulaminu.
14. Strony postanawiają, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Decyzji z innych przyczyn niż zastrzeżona z tytułu kar umownych, rozstrzygana jest w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań, z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Decyzji oraz Regulaminu.

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

1. Zarządca prowadzi w Aplikacji SEPE2 rejestrację przejazdów pociągów. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 72 godzin po ich zrealizowaniu do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia w Aplikacji SEPE2.  

W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje stosownych korekt w tym zakresie.
2. Zarządca prowadzi w Module OIU rejestrację wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych i korzystania z OIU. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości z właściwą terenowo, dla wykonanej usługi, jednostką organizacyjną Zarządcy, zobowiązany jest po ich zakończeniu do dokonania ich autoryzacji w systemie ISZTP lub złożenia reklamacji poprzez system ISZTP.  

W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji w systemie ISZTP, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje poprawek, a wyznaczony pracownik Przewoźnika dokonuje ostatecznej ich autoryzacji, celem potwierdzenia prawidłowego wykonania usługi.
3. Zarządca dla każdego okresu rozliczeniowego sporządza zestawienie zrealizowanych i niezrealizowanych przejazdów pociągów, wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz korzystania z OIU i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres mail: [umowa.pkpplk@intercity.pl](mailto:umowa.pkpplk@intercity.pl) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjnej i opłaty za korzystanie z OIU.
4. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.
5. Przewoźnik ma możliwość składania reklamacji w terminie 1 roku i 7 miesięcy od dnia zdarzenia, a w przypadku jeżeli postępowanie wyjaśniające co do zdarzenia nie zakończy się co najmniej w terminie 1 roku od dnia zdarzenia – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.

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

1. Zarządca wystawia faktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą o podatku od towarów i usług za:

- 1) zrealizowane usługi, za wyjątkiem usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, o której mowa w pkt 3, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego;
- 2) wpłaconą zaliczkę, w terminie do 7 dni od daty otrzymania wpłaty zaliczki;
- 3) usługi udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, w terminie do 14 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego,

nie później niż w terminie wynikającym z przepisów prawa podatkowego.

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

2. W fakturach jako odrębne pozycje uwzględnia się opłatę podstawową za przejazd pociągu, opłatę za postój pojazdów kolejowych, opłatę manewrową, opłatę za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjne oraz opłaty za korzystanie z OIU.
3. Za opracowanie warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej, faktury wystawia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. Należności wynikające z faktur, wnoszone są w terminie 21 dni od daty wystawienia Przewoźnikowi prawidłowo wystawionej faktury, w drodze przelewu na rachunek bankowy ujęty w wykazie podatników VAT, o którym mowa w art. 96b ustawy o podatku od towarów i usług nr 95 1020 1026 0000 1702 0287 5219 prowadzony przez bank PKO BP S.A. W przypadku gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą ani dniem wolnym od pracy.
5. Strony postanawiają, że podatek od towarów i usług VAT wynikający z faktur wystawionych w związku z realizacją Decyzji może być regulowany z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności – zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług.
6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury *in minus*, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: 42 1140 1010 0000 2606 8600 1005 w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury z zastrzeżeniem, gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe zobowiązania wobec Zarządcy, wówczas kwota korekty *in minus* w pierwszej kolejności zostanie zaliczona na poczet istniejącego zadłużenia. Do każdej faktury korygującej Zarządca zobowiązany dołączyć załącznik, z którego jednoznacznie będzie wynikała wartość korekty (z zaznaczeniem w załączniku korygowanych wartości).
7. Rozliczenia z tytułu użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych dokonywane są odpowiednio przez Zarządcę i Przewoźnika lub ich jednostki organizacyjne, a za uruchomienie komunikacji zastępczej, za zrealizowany w ramach rocznego rozkładu jazdy przejazd pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 oraz dodatkowe koszty zmian publikacji informacji dla podróżnych dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem 21-dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą ani dniem wolnym od pracy.
8. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
9. Przy fakturowaniu do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
10. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
11. Za opóźnienia w regulowaniu należności Zarządcy przysługuje prawo do naliczania odsetek ustawowych za opóźnienia w transakcjach handlowych, zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1790).
12. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej Strony, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
13. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z Decyzji. W takim przypadku w terminie 10 dni od daty dokonania płatności

Przewoźnik zostanie poinformowany w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.

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

#### **§ 14. Gwarancje finansowe**



#### **§ 15. Poufność informacji**

1. Postanowienia Decyzji nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1233) oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

2. Postanowienia Decyzji dotyczące:

- 1) Szacowanej wartości Decyzji, o której mowa w § 19 ust 4.;
- 2) Gwarancji Finansowych, o których mowa w § 14;
- 3) Oświadczenia z Załącznika nr 3.2 (uzupełnionego) dotyczącego komunikacji zastępczej, poza danymi przekazywanymi do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT),

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

3. Strony zobowiązane są do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.
4. Strony zobowiązane są do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
5. Zobowiązuje się każda ze Stron do niewykorzystania informacji, o których mowa w ust. 2 oraz w ust. 3 uzyskanych od drugiej Strony w celach innych niż określonych w Decyzji.
6. Obowiązek określony w ust. 2, ust. 3 i ust. 5 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
7. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, które:
  - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Decyzji;
  - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej zgody Strony, której informacja dotyczy, wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym;
  - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. Każda ze Stron doloży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
9. Strony zobowiązane są do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania, w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, oraz o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień Decyzji oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.

10. Zobowiązuje się Przewoźnika do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> oraz stosowania jej postanowień.
11. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 3, powziętych w związku z realizacją Decyzji.
12. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
13. Udostępnianie przez Zarządcę stowarzyszeniu RNE (RailNetEurope) lub podmiotom współpracującym z RNE, którego Zarządca jest członkiem, danych o pociągach Przewoźnika, przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nazwy Przewoźnika, numeru krajowego i międzynarodowego, pokonywanej trasy, punktualności jazdy oraz przyczynach ewentualnych opóźnień (według kodów UIC), nie stanowi naruszenia postanowień niniejszego paragrafu.
14. Przewoźnik oświadczy, że na dzień wydania Decyzji jest sygnatariuszem umowy korporacyjnej pn. Karta Grupy PKP zawartej w dniu 17 sierpnia 2022 r. i w wykonaniu zobowiązań w niej określonych jest uprawniony do przekazywania PKP PLK informacji i dokumentów powstałych w celu realizacji lub w związku z realizacją niniejszej Decyzji.
15. Obowiązek określony w ust. 3 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu Decyzji przez okres 3 lat.

#### **§ 16. Obowiązek informacyjny realizowany przez Strony wobec osób trzecich**

1. Strony, działając na mocy art. 13 RODO, informuje Pana/Panią, że:
  - 1) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Przewoźnika jest PKP Polskie Linie Kolejowe 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](mailto:iod.plk@plk-sa.pl) Inspektora Ochrony Danych w PKP PLK, udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
  - 3) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Zarządcy jest PKP IC z siedzibą w Warszawie pod adresem: 02-305 Warszawa Al. Jerozolimskie 142A (Przewoźnik);
  - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: [iod@intercity.pl](mailto:iod@intercity.pl) Inspektora Ochrony Danych udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Przewoźnika;
  - 5) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
    - a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Decyzji;
    - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
    - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);
    - d) zarządzania kontami użytkowników i uprawnieniami dostępowymi do Aplikacji SEPE2;w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte, a w przypadku użytkowników Aplikacji SEPE2 także numer telefonu kontaktowego i adres e-mail;
  - 6) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Stron wskazuje się konieczność wydania Decyzji i jej właściwą realizację zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
  - 7) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
  - 8) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
  - 9) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Decyzji oraz przez okres, w którym Strony będą realizowały cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Decyzją lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;



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

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

1. Zarządca udostępni na stronie internetowej PKP PLK pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.
2. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach radiotelefonicznych w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz do zobowiązania ww. osób do zapoznania się z jego treścią.

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

1. Zarządca udostępni na stronie internetowej PKP PLK pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej.
2. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach telefonicznych w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej, o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, oraz do zobowiązania ww. osób do zapoznania się z jego treścią.

**§ 19. Postanowienia końcowe**

1. Decyzja wiąże Strony od 10 grudnia 2023 r. do 14 grudnia 2024 r.
2. Strony zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych oraz numerów rachunków bankowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.
3. Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany Decyzji i obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę zawiadomienia drugiej Stronie.
4. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 2 000 000 zł netto (słownie: dwa miliony złotych), 2 400 000 zł brutto (słownie: dwa miliony czterysta tysięcy złotych 80/100).

5. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej lub formy elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
6. Z zastrzeżeniem części G Załącznika nr 12, w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe – za wyjątkiem opłat za udostępnienie danych poprzez Aplikację SEPE2 – lub nieprzedstawienia albo niezuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.
7. Strony nie mogą bez zgody drugiej Strony wyrażonej w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przenieść wierzytelności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
8. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
9. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
10. 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.

11. 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 „Porozumienie w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 8”;
- 5) **Załącznik nr 3.2** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
- 6) **Załącznik nr 3.3** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
- 7) **Załącznik nr 4** – Zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202;
- 8) **Załącznik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej na stacjach i przystankach osobowych wyposażonych w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej;
- 9) **Załącznik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;

- 10) **Załącznik nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 11) **Załącznik nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 12) **Załącznik nr 8** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 13) **Załącznik nr 8.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 14) **Załącznik nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 15) **Załącznik nr 9.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 16) **Załącznik nr 10** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
- 17) **Załącznik nr 11** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
- 18) **Załącznik nr 12** – Zasady udostępniania Przewoźnikowi danych poprzez Aplikację SEPE2;
- 19) **Załącznik nr 12.1** – Wykaz użytkowników Aplikacji SEPE2;
- 20) **Załącznik nr 12.2** – Formularz zgłoszeniowy dostępu do Aplikacji SEPE2;
- 21) **Załącznik nr 13** – Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

PKP IC wnioskiem z 15 listopada 2023 r., nr BBZ3-070-20/2023 (data doręczenia do UTK: 16 listopada 2023 r.), zwanym dalej również „Wnioskiem”, wniosła o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 pomiędzy PKP IC i PKP PLK.

Ponadto PKP IC 16 listopada 2023 r. przedłożyła Prezesowi UTK dowód uiszczenia w dniu 16 listopada 2023 r. opłaty skarbowej od wydania niniejszej Decyzji.

Prezes UTK pismem z 17 listopada 2023 r. znak: DRR-WRRR.712.4.2023.3.AKK zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek PKP IC postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2023/2024. Jednocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego w sprawie dołączono następujące dokumenty:

- 1) wniosek PKP IC z 15 listopada 2023 r., znak: BBZ3-070-20/2023;
- 2) projekt umowy nr 60/012/0167/23 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024;
- 3) licencję PKP IC na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz świadczenie usług trakcyjnych, nr L/034/2017;

- 4) certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część A, nr identyfikacyjny UE: PL1120200051;
- 5) certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część B, nr identyfikacyjny UE: PL1220200063;
- 6) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP IC, nr KRS 0000296032, aktualny na dzień 17 listopada 2023 r.;
- 7) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 17 listopada 2023 r.;
- 8) autoryzacja bezpieczeństwa dla PKP PLK nr PL2120210000.

W ww. piśmie z 17 listopada 2023 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK do ustosunkowania się do 23 listopada 2023 r. do wniosku PKP IC z 15 listopada 2023 r. znak: BBZ3-070-20/2023 w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2023/2024 oraz na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a., wezwał Strony do uczestnictwa w zaplanowanej na 27 listopada 2023 r. rozprawie administracyjnej w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 20 listopada 2023 r., nr BBZ1-070-22/2023 (data wpływu od UTK: 20 listopada 2023 r.) PKP IC w nawiązaniu do pisma Prezesa UTK znak: DRR-WRRR.712.4.2023.3.AKK z 17 listopada 2023 r., w załączeniu przekazała wersję jawną projektu umowy nr 60/012/0167/23 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024.

PKP PLK pismem z 23 listopada 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.3 (data wpływu do UTK: 23 listopada 2023 r.), przedstawiła swoje stanowisko dotyczące rozbieżności wskazanych przez PKP IC w projekcie umowy nr 60/012/0167/23 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – nie wyrażając zgody na żadną z zaproponowanych przez Przewoźnika zmian ww. projekcie. Do ww. pisma PKP PLK dołączyła:

1. Projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 z uzgodnionymi przez Strony zapisami;
2. Opinię Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy nr ISP/11/23/Kł,AKz z 22 listopada 2023 r.

Następnie 27 listopada 2023 r. odbyła się rozprawa administracyjna w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, zwana dalej „Rozprawą”. Strony przedstawiły swoje stanowiska i w znacznej części nie doszły do porozumienia w sprawie zgłaszanych rozbieżności.

Prezes UTK pismem z 27 listopada 2023 r., znak: DRR-WRRR.712.4.2023.7.AKK, zawiadomił Strony na podstawie art. 10 k.p.a. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 3 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 17 listopada 2023 r. znak: DRR-WRRR.712.4.2023.3.AKK dołączono:

- 1) Pismo PKP PLK z 23 listopada 2023 r. nr IUS1.7010.66.2023.MN.3;
- 2) Opinię Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy nr ISP/11/23/Kł,AKz z 22 listopada 2023 r. (załącznik do pisma PKP PLK z 23 listopada 2023 r.).

PKP IC pismem z 30 listopada 2023 r. nr BBZ1-070-23/2023 (data wpływu do UTK: 30 listopada 2023 r.) uzupełniła Wniosek:

- odnośnie § 11 ust. 2 projektu negocjowanej umowy – przez zmianę zaproponowanej treści zapisu w brzmieniu j.n.: *W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych z winy Przewoźnika i użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego/niesprawnego taboru Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika;*
- odnośnie § 13 ust. 15 projektu negocjowanej umowy - PKP IC odstąpiła od swojego wcześniej wyrażonego stanowiska o konieczności ujęcia w umowie zaproponowanej klauzuli;

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

Pismem z 4 grudnia 2023 r. znak: DRR-WRRR.712.4.2023.11.AKK, Prezes UTK poinformował Strony o możliwości złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 3 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Dodatkowo, w tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 27 listopada 2023 r, znak: DRR-WRRR.712.4.2023.7.AKK, dołączono:

- pismo PKP IC z 30 listopada 2023 r., nr BBZ1-070-23/2023;

- *Regulamin Sieci 2022/2023* przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 758/2021 Zarządu PKP PLK z 22 listopada 2021 r.;
- *Regulamin sieci 2023/2024* przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 857/2022 Zarządu PKP PLK z 7 listopada 2022 r.;
- Decyzję Prezesa UTK z 9 grudnia 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.AKK.

PKP IC do dnia wydania niniejszej Decyzji nie skorzystała z powyższego uprawnienia. Natomiast PKP PLK pismem z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 (data wpływu do UTK: 8 grudnia 2023 r.) odniosła się do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu i podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko odnośnie wszystkich rozbieżności.

#### **W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:**

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

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

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

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, z których strony nie doszły do porozumienia (art. 30d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa w art. 30d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, PKP IC wystąpiła pismem z 15 listopada 2023 r. (data wpływu do UTK: 16 listopada 2023 r.). Do Wniosku dołączony został projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na przewóz osób w rocznym rozkładzie jazdy 2023/2024 z proponowanymi przez PKP IC zmianami.

Przewoźnik wskazał, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności w zakresie § 5 ust. 19, § 10 ust. 2, § 11 ust. 2, § 11 ust. 8 akapit drugi tiret pierwsze, § 12 ust. 3, § 13 ust. 15 projektu negocjowanej umowy oraz załącznika 5 do projektu negocjowanej umowy.

Strony w trakcie Rozprawy porozumiały się w zakresie § 11 ust. 8 akapitu drugiego tiret pierwsze projektu negocjowanej umowy w ten sposób, że PKP IC zgodziła się na wykreślenie proponowanej w tym punkcie zmiany pod warunkiem umieszczenia w Decyzji, zapisu informującego o tym, że załącznik 3.1 będzie podpisywany na etapie sporządzania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu na czas wykonywania robót.

Po przeprowadzonej Rozprawie PKP IC wycofała się z propozycji dodania zapisu w § 13 ust. 15 projektu negocjowanej umowy oraz zmieniła zaproponowane brzmienie § 11 ust. 2 projektu negocjowanej umowy.

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

#### **§ 19 ust. 2, 6, 8, 11 i 14 projektu negocjowanej umowy – wykreślone ustępy oraz modyfikacja § 19 ust. 7 projektu negocjowanej umowy**

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a PKP IC będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 19 ust. 2, 6, 8, 11 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 (§ 19 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 § 19 ust. 6 projektu negocjowanej umowy przesłanek do wygaśnięcia decyzji przewidzianych w art. 162 k.p.a., powołuje konieczność wykreślenia tego zapisu.

Co istotne, w przypadku utraty ważności dokumentów wskazanych w § 19 ust. 6 projektu negocjowanej umowy, na mocy przepisów Ustawy, wykonanie postanowień Decyzji będzie niemożliwe, ponieważ Strony, aby móc zrealizować względem siebie świadczenia wynikające z niniejszej Decyzji, muszą posiadać ważne dokumenty wskazane w ww. zapisie, tj. autoryzację bezpieczeństwa, certyfikat bezpieczeństwa oraz licencję przewoźnika kolejowego.

Niewykonalny byłby również zapis § 19 ust. 2 (zapisy nt. zmian umowy) i ust. 8 (zapisy nt. rozwiązania umowy) projektu negocjowanej umowy, dlatego również w tym przypadku nie został on uwzględniony w niniejszej Decyzji. W § 19 ust. 7 projektu negocjowanej umowy Prezes UTK zawarł następujący zapis: *Z zastrzeżeniem części G Załącznika nr 12, w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe – za wyjątkiem opłat za udostępnienie danych poprzez Aplikację SEPE2 – lub nieprzedstawienia albo niezuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o 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:

#### **§ 5 ust. 19 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** Przewoźnik wnioskuje o usunięcie treści zapisu § 5 ust. 19 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.

Zdaniem PKP IC, to Zarządca jest odpowiedzialny za klimat akustyczny. PKP PLK nie wskazała sposobu udowodnienia winy konkretnemu przewoźnikowi, tj. metodyki stwierdzenia przekroczenia prawnie określonych standardów jakości środowiska, w tym wartości dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Zdaniem Przewoźnika, w przypadku szkód związanych z przekroczeniem dopuszczalnych standardów jakości środowiska, to Zarządca powinien również wykazać zakres oraz poziom tego przekroczenia. PKP IC wskazuje, że szczególnie problematyczne może być przypisanie winy w przypadku oddziaływania skumulowanego oraz w tzw. strefach śródmiejskich dużych miast.

PKP IC zauważa, że nie może zgodzić się na przedmiotowy zapis, bez wcześniejszego opracowania przez Zarządcę standardu weryfikacji odpowiedzialności. Co istotne, Przewoźnik nie kwestionuje ponoszenia odpowiedzialności za przedmiotowe naruszenia, ale tylko w stosunku do tych do których naruszenia się przyczynił.

W uzupełnieniu do Wniosku, pismem z 30 listopada 2023 r., nr BBZ1-070-23/2023, zwanym dalej również „uzupełnieniem”, PKP IC wskazała, że podtrzymuje swoje dotychczasowe stanowisko i wnosi o nieujmowanie zaproponowanego przez PKP PLK zapisu w projekcie umowy. Zdaniem Przewoźnika brak jest jasnych i dostępnych procedur weryfikacyjnych związanych z udziałem przewoźników w przekroczeniach prawnie określonych standardów jakości środowiska, w tym wartości dopuszczalnych hałasu.

**Stanowisko PKP PLK:** Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Zdaniem Zarządcy projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej powinien być jednakowy dla wszystkich Przewoźników.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnicy kolejowi są obowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. Nadto wg art. 30h ust. 1 ww. ustawy, korzystanie z drogi kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków. Jednocześnie w załączniku nr 3 ustawy o transporcie kolejowym (zakres przedmiotowy zagadnień, które reguluje umowa, o której mowa w art. 38a ust. 5 ustawy) zawarto, że w umowie między ministrem właściwym ds. transportu a zarządcą infrastruktury ws. realizacji programu

wieloletniego określa się w szczególności m.in.: działania ukierunkowane na ochronę środowiska (pkt 4 lit d ww. załącznika).

Natomiast podstawowe regulacje dotyczące ochrony środowiska zawarte są w ustawie z dnia 27 kwietnia 2021 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2556), zwanej dalej „POŚ”. Art. 3 pkt 20 POŚ zawiera definicję podmiotu korzystającego ze środowiska, a art. 139 POŚ stanowi, że: *przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami*. W art. 139 POŚ wprowadzono wyjątek od generalnej reguły, że podmiotem odpowiedzialnym za eksploatację instalacji lub urządzenia zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska jest ich właściciel.

Art. 6 ust. 1 i art. 7 POŚ wskazuje na odpowiedzialność rzeczową i finansową związaną z negatywnym oddziaływaniem środowiska: *Art. 6. 1. Kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu. Art. 7. 1. Kto powoduje zanieczyszczenie środowiska, ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia. 2. Kto może spowodować zanieczyszczenie środowiska, ponosi koszty zapobiegania temu zanieczyszczeniu*.

Zarządca wskazuje, na dyspozycje art. 174 ust. 1 POŚ: *eksploatacja dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska i (ust. 2), że emisje polegające na:*

- 1) *wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza,*
- 2) *wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi,*
- 3) *wytwarzaniu odpadów,*
- 4) *powodowaniu hałasu,*

*powstające w związku z eksploatacją drogi, linii kolejowej, linii tramwajowej, lotniska oraz portu, nie mogą, spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny.*

Zgodnie z art. 362 ust. 1 pkt 1 i 2 POŚ, jeżeli podmiot korzystający ze środowiska negatywnie oddziałuje na środowisko, organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego.

Dalej PKP PLK wskazuje, że podmiotem korzystającym ze środowiska jest Przewoźnik, natomiast osobnym podmiotem korzystającym ze środowiska jest Zarządca, a relacja pomiędzy obydwoma podmiotami (Przewoźnik – Zarządca) nawiązywana jest w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej, w której to Zarządca określa min. działania ukierunkowane na ochronę środowiska.

Zdaniem PKP PLK, Zarządca ponosi odpowiedzialność organizacyjną za ograniczenie oddziaływania na środowisko w przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych standardów jakości środowiska i będąc podmiotem działającym na rynku musi ponosić koszty podejmowanych działań polegających na ograniczeniu emisji do środowiska (art. 174 POŚ). Ponieważ jednak emisje powstają w wyniku działalności Przewoźnika to właśnie on powinien być zobligowany w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej, do ponoszenia konsekwencji finansowych ograniczenia tego oddziaływania i rekompensaty Zarządcy kosztów tego ograniczenia. Kwestie podnoszone przez Przewoźnika nie obejmują sytuacji opisanej w w/w miejscu w projekcie umowy. Proponowany przez PKP PLK zapis § 5 ust. 19 projektu umowy jest w ocenie Zarządcy jednoznaczny, umocowany w przepisach POŚ oraz ustawy o transporcie kolejowym i odnosi się do sytuacji, gdy spełnione są jednocześnie warunki:

- 1) jest określony standard jakości środowiska w przepisach prawa powszechnie obowiązujących,
- 2) zostało stwierdzone przekroczenie prawnie określonego standardu jakości środowiska,
- 3) przekroczenie standardu powstało w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika lub podmioty i osoby działające na jego rzecz.

Przy spełnieniu wyżej określonych okoliczności, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia szkody powstałej po stronie Zarządcy, w tym zwrotu nałożonej na Zarządcę przez Inspektorat Ochrony Środowiska kary administracyjnej. Proponowany zapis nie dotyczy inwestycji prowadzonych przez Zarządcę i jego zadań określonych dla fazy przygotowania i realizacji projektów inwestycyjnych. Nie ma bowiem w treści proponowanego zapisu jakiegokolwiek odniesienia do tego rodzaju odpowiedzialności. Nie jest więc dla PKP PLK zrozumiałe w treści uzasadnienia Przewoźnika odniesienie się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raportów o oddziaływaniu na środowisko.

Dalej Zarządca wskazuje, że w każdym przypadku gdy wystąpi potrzeba ograniczenia oddziaływania (tj. po decyzji organu środowiskowego) Zarządca podejmie niezbędne działania organizacyjne i techniczne a kosztami zostaną obciążeni Przewoźnicy w drodze indywidualnego ustalania w każdym przypadku, a podstawą tego ustalenia będzie zapis § 5 ust. 19 projektu umowy.

Na Rozprawie, PKP PLK wskazała m.in., że standardy ochrony środowiska obejmują nie tylko kwestie związane z hałasem, ale także ze skażeniem wód podziemnych i powierzchniowych. W każdym takim przypadku, odpowiedzialność za przekroczenie norm powinna być jasno określona. Zapis zaproponowany do umowy przez PKP PLK, zdaniem Zarządcy, jednoznacznie reguluje uczestniczenie w ponoszeniu kosztów korzystania ze środowiska przez przewoźników. W przypadku instalacji innych niż linia kolejowa, odpowiedzialność za dotrzymanie norm ochrony środowiska ciąży na eksploatujących tę instalację. Do przekroczenia norm hałasu na linii kolejowej dochodzi, jeżeli zarówno linia kolejowa, jak i korzystający z niej tabor są w nieodpowiednim stanie technicznym.

W przypadku przekroczenia norm hałasu, istotne jest ustalenie stanu faktycznego. Dokonywany jest pomiar czasowy poziomu hałasu, mierzona jest także długość taboru, prędkość przejazdu itp. Mając bardzo szczegółowe rozpoznanie dotyczące rodzaju ruchu, PKP PLK jest w stanie precyzyjnie wskazać Przewoźnika, który w danym miejscu i czasie dokonał przekroczenia norm środowiska. Dane, na podstawie których są dokonywane ww. ustalenia, są dostępne w systemie SEPE, do których Przewoźnik ma wgląd.

PKP PLK wyjaśniła, że przewoźnicy mają obowiązek przestrzegać przepisów nakazujących im ograniczanie emisji do środowiska. Organizacyjnie obowiązek ten ciąży na Zarządcy na podstawie art. 139 POŚ. Jednakże na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, oraz POŚ, również przewoźnik ponosi odpowiedzialność we własnym zakresie za naruszanie norm środowiskowych.

PKP PLK podkreśliła, że nie jest określony dopuszczalny poziom hałasu dla pociągu w ruchu.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK wynika, że jeżeli zdarzy się przekroczenie normy, np. hałasu, w toku takiego postępowania dokonywane są pomiary i przy stwierdzeniu przekroczenia normy wszczynane jest postępowanie administracyjne. Przewoźnik jest w trakcie takiego postępowania informowany i nie ma przeciwwskazań, aby miał wgląd do dokumentów takiego postępowania. W przypadku oddziaływania skumulowanego, dokonywany jest pomiar poziomu hałasu emitowanego przez każdy pociąg osobno. PKP PLK stwierdziła, że do tej pory nie wystąpiła sytuacja, w której nie udało się ustalić winnego przekroczenia norm hałasu.

PKP PLK w piśmie z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 podtrzymała swoje stanowisko w tej sprawie.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku PKP IC i zachować ww. zapis w całości tak jak został on ujęty w projekcie umowy.

Przewoźnik w ocenie Prezesa UTK zaproponował nieadekwatne zmiany w stosunku do tego czego oczekuje, a co można było wywnioskować z uzasadnienia do Wniosku na temat ww. zapisu. Z uzasadnienia do Wniosku wynika bowiem, że PKP IC zwraca uwagę na problem braku weryfikacji w przypadku nadmiernej emisji hałasu. Zapis § 5 ust. 19 projektu negocjowanej umowy odnosi się do standardów jakości środowiska (oprócz hałasu są to standardy związane z wprowadzaniem gazów lub pyłów do powietrza, wprowadzaniem ścieków do wód lub ziemi, wytwarzanie odpadów).

Usunięcie przedmiotowego zapisu zgodnie z wolą PKP IC, doprowadziłoby do sytuacji w której Przewoźnik korzystający z infrastruktury kolejowej nie będzie odpowiadał za żadne emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika oraz podmioty i osoby działające na jego rzecz lub zlecenie. Wniosek PKP IC zatem nie odzwierciedla woli Przewoźnika wyrażonej w uzasadnieniu do Wniosku.

Prezes UTK postanowił przychylić się do stanowiska PKP PLK, zgodnie z którym Przewoźnik powinien ponosić odpowiedzialność za naruszenie norm standardów środowiskowych w przypadku, gdy jest sprawcą takiego naruszenia (czego PKP IC nie neguje). Wprowadzenie zmian zgodnie z wolą PKP IC pozwoliłoby na uwolnienie się Przewoźnika od tej odpowiedzialności. Przepisy zarówno POŚ, jak i zapisy ustawy o transporcie kolejowym, wyżej przytoczone przez PKP PLK, pozwalają na obarczanie taką odpowiedzialnością Przewoźnika.

W ocenie Prezesa UTK istotne jest, aby w przypadku nałożenia na PKP PLK kary z tytułu przekroczenia norm środowiskowych i następnie żądania regresowego od przewoźnika, który tego naruszenia dokonał, przewoźnik taki miał możliwość wglądu do dokumentacji związanej z postępowaniem, w którym finalnie nałożono taką karę (np. w postaci dostępu do pomiarów, które wskazują na sprawstwo PKP IC).

Przedstawiciele PKP PLK podczas Rozprawy wyraźnie wskazali, że Przewoźnik może żądać wglądu do dokumentów i pomiarów związanych z naruszeniem norm środowiska oraz poinformowali, że dysponują narzędziami, które jednoznacznie potrafią określić, który przewoźnik i w jakim stopniu dokonał naruszenia wskazanego w decyzji nakładającego karę w zakresie przekroczenia norm jakości środowiska (chodzi o narzędzie wskazujące, że dany pojazd konkretnego przewoźnika znajdował się w określonym czasie i miejscu gdzie doszło do naruszenia). Dodatkowo należy zauważyć, że Zarządca ma możliwość weryfikacji danych związanych z ruchem pociągów na podstawie danych uzyskanych z SEPE. W związku z tym jest w stanie określić, który przewoźnik i w jakim czasie znajdował się w miejscu, w którym doszło do naruszenia norm środowiska.



Z ww. względów, Prezes UTK postanowił nie przychylić się do propozycji PKP IC polegającej na wykreśleniu § 5 ust. 19 projektu negocjowanej umowy.

### **§ 10 ust. 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** PKP IC proponuje modyfikacje ww. zapisu poprzez dodanie na końcu ww. paragrafu ust. 2 zwrotu „koszty zapewnienia pracownika drużyny konduktorskiej”.

W ocenie PKP IC, Przewoźnik uruchamiając komunikację zastępczą, z przyczyn leżących po stronie zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych jest zobowiązany do zapewnienia obecności drużyny konduktorskiej na pokładzie autobusu. Dalej w uzasadnieniu Przewoźnik wskazuje na rolę drużyny konduktorskiej podczas przejazdu autobusu, tj. zapewnianie komfortu podróży, udzielanie, w ramach zachodzących okoliczności, np. pierwszej pomocy, oraz przekazywanie i wymianę informacji pomiędzy pasażerem a Przewoźnikiem, zapewniając tym samym aktualne informacje, do udzielania których w ocenie Przewoźnika jest on zobowiązany przepisami prawa powszechnie obowiązującego.

Na Rozprawie, PKP IC wyjaśniła, że obowiązek obecności drużyn konduktorskich wynika z konieczności zapewnienia informacji pasażerskiej, potrzeby kontroli biletów oraz zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych. Wniosek PKP IC dotyczy tylko przypadków gdy przejazd odbywa się drogą okrężną i przy jednoczesnym braku możliwości zatrzymania się na danej stacji kolejowej. Następnie PKP IC wyjaśniła, że kierowca autobusu nie jest przeszkolony z przepisów wewnętrznych Przewoźnika i nie jest w stanie udzielić informacji wg. standardów PKP IC. Przewóz autobusem jest zapewniony przez wynajętą firmę zewnętrzną. Ponadto istnieje kwestia zapewnienia bezpieczeństwa, w tym potrzeba udzielania pierwszej pomocy w razie nagłej potrzeby, której kierowca prowadzący pojazd, może nie być w stanie wykonać. Wskazywano także na kwestie sprzedaży biletów pasażerom korzystającym ze stacji pośrednich.

**Stanowisko PKP PLK:** PKP PLK nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę zapisów.

Zarządca podkreśla, że w ubiegłym roku, tj. od początku obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2022/2023, wprowadzono w umowach o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób rozdzielenie zapisów odnoszących się do kosztów komunikacji zastępczej oraz innych kosztów z tym związanych na dwa paragrafy - § 10 i § 11.

W § 10 projektu negocjowanej umowy zawarte są zasady dotyczące rozliczania kosztów komunikacji zastępczej, gdzie jednoznacznie wskazane jest, iż koszty komunikacji zastępczej to udokumentowane fakturami wydatki ponoszone przez Przewoźnika na wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące przejazd pojazdu drogowego z kierowcą. Zasady te obowiązują również we współpracy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie kwalifikowania kosztów do rozliczania komunikacji zastępczej.

Natomiast w § 11 projektu negocjowanej umowy wskazane są zasady dotyczące rozliczania innych kosztów Przewoźnika poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/ zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy. Koszty zapewnienia pracownika drużyny konduktorskiej mogą być zgłaszane w ramach procedury dotyczącej zwrotu innych kosztów, o których mowa w § 11 projektu umowy. Argument PKP IC dotyczący zapewnienia obsługi drużyny konduktorskiej w każdym autobusie nie wynika z żadnych przepisów prawa powszechnie obowiązującego, dlatego zdaniem PKP PLK przedmiotowa zmiana nie może zostać uwzględniona.

W trakcie Rozprawy, PKP PLK wyjaśniła ponownie, że nie ma przepisów prawa, które nakazują przewoźnikowi kolejowemu wprowadzania drużyny konduktorskiej do autobusu w przypadku uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej, zwanej dalej „ZKA”. To Przewoźnik podejmuje decyzję o wprowadzeniu do autobusu drużyny w celu informowania podróżnych. W ocenie Zarządcy brak jest podstaw, aby ponosił on związane z tym koszty.

PKP PLK w piśmie z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 podtrzymała swoje stanowisko w tej sprawie.

### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do propozycji PKP IC.

Zarządca zarówno w projekcie negocjowanej umowy, jak i w Regulaminie Sieci 2023/2024 wyróżnia kategorie kosztów związanych z uruchomieniem komunikacji zastępczej, tj. koszty dotyczące wyłącznie kosztów komunikacji zastępczej wskazanych w § 10 projektu negocjowanej umowy, które zostały określone jak koszt pojazdu drogowego i kierowcy, oraz inne koszty poniesione w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Zgodnie z zapisami Regulaminu, regulacje dotyczące komunikacji zastępczej organizowanej przez przewoźnika, zawiera załącznik nr 16 do Regulaminu. Zgodnie z ust. 1 tego załącznika: W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PKP PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować

przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. Koszty komunikacji zastępczej zostały określone w § 10 ust. 2 projektu negocjowanej umowy i zakwalifikowane jako: *W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik może obciążyć jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.*

Co istotne, § 10 projektu negocjowanej umowy odnosi się do przypadku, gdy po uzyskaniu zdolności przepustowej przez przewoźnika wystąpi ograniczenie w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie PKP PLK. Zarówno samo określenie kosztów komunikacji zastępczej jak i sytuacji, w której zwrotu tych kosztów może domagać się Przewoźnik, zostało ściśle określone w ww. dokumentach.

Kolejna kategoria kosztów, której może domagać się Przewoźnik w związku z ograniczeniami na linii kolejowej, została wskazana w § 11 projektu negocjowanej umowy. Kategoria ta obejmuje inne koszty, które PKP PLK może zwrócić przewoźnikom kolejowym, gdy posiada środki na ich sfinansowanie. Koszty te zostały określone jako inne koszty Przewoźnika poniesione w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy (czyli *de facto* należy uznać, że chodzi o ograniczenia wskazane w załączniku 5.3. do Regulaminu Sieci, w których PKP PLK ogranicza lub nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów). Co istotne, zwrot kosztów wskazanych w tym paragrafie, może odbyć się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie odrębnego porozumienia ustalonego między Stronami.

Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego. Dalej w § 11 projektu negocjowanej umowy wskazano, czego mogą dotyczyć te koszty (jako przykład podano m.in. honorowanie biletów Przewoźnika, na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, wówczas kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza). Należy zatem uznać, że koszty związane z uruchomieniem komunikacji zastępczej zwracane na rzecz przewoźników kolejowych, zostały określone wprost w projekcie umowy i zostały celowo rozdzielone na dwie kategorie (w § 10 i 11 projektu negocjowanej umowy). W obu tych kategoriach koszty te zostały wyraźnie określone i wprost wskazane. Przewoźnik ma więc możliwości ubiegania się o zwrot tych kosztów w przypadku wystąpienia sytuacji, która upoważnia go do ubiegania się o ten zwrot. Zarządca jasno wskazał w § 10 projektu negocjowanej umowy, zwrotu jakich kosztów może domagać się Przewoźnik. Koszty te zostały określone jako zwrot kosztów za pojazd drogowy z kierowcą w przypadku różnicy pomiędzy kosztami uruchomienia ZKA a kosztami dostępu do infrastruktury kolejowej (żeby otrzymać zwrot, koszty uruchomienia ZKA muszą być wyższe niż koszty dostępu do infrastruktury – w takim przypadku zwracana jest ta różnica).

Należy zauważyć, że koszty drużyn konduktorskich nie są nowymi kosztami, które Przewoźnik ponosi w ramach uruchomienia ZKA. Koszty drużyn konduktorskich Przewoźnik ponosi także w przypadku uruchamiania tras pociągów.

Koszty określone w § 11 projektu negocjowanej umowy są natomiast kosztami tzw. dodatkowymi, o których zwrot Przewoźnik może ubiegać się w przypadku zabezpieczenia środków finansowych na ten cel.

Dodanie zapisu proponowanego przez PKP IC jest w ocenie Prezesa UTK niezasadne ponieważ w samym § 11 ust. 8 stwierdzono, że: *Zwrot innych kosztów Przewoźnika poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, może odbyć się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie wyraźnego, zgodnego porozumienia między Stronami. Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego.* Zapisy § 11 wyraźnie zatem wskazują, jakie koszty PKP PLK może zwrócić Przewoźnikowi w sytuacji zamknięcia torowego lub w przypadku ograniczonego dostępu do infrastruktury – co dotyczy również innych kosztów związanych z funkcjonowaniem komunikacji zastępczej, ponieważ komunikacja ta jest uruchamiana przez Przewoźnika właśnie w sytuacji wystąpienia zamknięcia torowego. Co prawda zakres § 11 nie odnosi się jedynie do sytuacji związanych z komunikacją zastępczą, ale także do innych zdarzeń związanych z ograniczonym dostępem do infrastruktury, zakres ten jest więc szerszy, ale ma zastosowanie także do sytuacji uruchomienia komunikacji zastępczej. Należy zgodzić się zatem, ze stanowiskiem PKP PLK, że Zarządca nie ma obowiązku finansowania kosztów obecności drużyn konduktorskich w ZKA, wszystkie rodzaje kosztów, o których zwrot może ubiegać się Przewoźnik, zostały wskazane powyżej.

**§ 11 ust. 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** Przewoźnik początkowo proponował dodanie zapisu „uszkodzonego/niesprawnego”, odnosząc to do sytuacji możliwości ściągania taboru w przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych i użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika w tym celu i następnie możliwości obciążenia Przewoźnika kwotą wynikającą z faktury wystawionej przez przewoźnika, który dokonał takiego ściągnięcia.

Mając na uwadze stanowiska oraz dyskusję prowadzoną w toku Rozprawy w dniu 27 listopada 2023 r., PKP IC w uzupełnieniu zrewidowała swoje stanowiska w tej kwestii i pismem z 30 listopada 2023 r. nr BBZ1-070-23/2023, wniosła o zmodyfikowanie treści zapisu w brzmieniu j.n.: *W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych z winy Przewoźnika i użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego/niesprawnego taboru Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.*

Zdaniem PKP IC brak jest podstaw do ponoszenia przez Przewoźnika kosztów „ściągnięcia” jego taboru w sytuacjach, gdy utrudnienia eksploatacyjne powstały nie z jego winy.

PKP IC nie kwestionuje obciążania Spółki kosztami ściągnięcia jej uszkodzonego taboru jednakże nie godzi się na obciążanie kosztami, które stanowią wynik działań w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej czy podmiotów trzecich (przykładowo wskazuje na sytuację związaną z uszkodzeniem sieci trakcyjnej, zderzenia z samochodem ciężarowym na przejeździe kolejowym - gdy Stroną zdarzenia nie jest PKP IC, obniżonej sieci trakcyjnej z powodu powalonego drzewa i przepalenia drutu jezdni z uwagi na oszronioną sieć trakcyjną). Sprawą sporną, zdaniem PKP IC, jest sytuacja, w której Zarządca wystawia fakturę na Przewoźnika obciążającą go kosztami za udrożnienie szlaku, podczas gdy w dokumentach widnieje zapis, wpisany przez PKP PLK, wskazujący jako przyczynę np. wyładowania atmosferyczne. Podobnie w przypadku powalonego drzewa na tory i braku drożnego szlaku - w ocenie PKP IC, Przewoźnik nie powinien ponosić kosztów za przeciąganie składu pociągu.

Dalej PKP IC wskazuje podniesienie tego problemu we wniosku o wydanie decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej w rocznym rozkładzie jazdy 2022/2023 i tylko częściową realizację przez PKP PLK wytycznych przedstawionych przez Prezesa UTK w uzasadnieniu zeszłorocznej decyzji.

W ocenie PKP IC, za stan techniczny sieci trakcyjnej odpowiada zarządca infrastruktury i w takich przypadkach jak: oblodzenie sieci trakcyjnej czy też wyładowania atmosferyczne powodujące brak napięcia w sieci, Przewoźnik nie powinien ponosić kosztów za ściąganie pociągu ze szlaku.

Dodatkowo, Przewoźnik zwrócił uwagę na niewywiązanie się Zarządcy z nałożonego na niego obowiązku (zgodnie z zapisem uzasadnienia do decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej wydanej na rozkład jazdy 2022/2023) co do „szczegółowego uregulowania w najbliższej przyszłości tej kwestii (przyp. ściąganie taboru na skutek zdarzenia spowodowanego z winy Zarządcy) w Regulaminie Sieci, w tym zapewnienia właściwych procedur reklamacyjnych w tym zakresie”. PKP PLK zainicjowała podniesienie tej kwestii w ramach prac Rady Przewoźników na posiedzeniu w dniu 6 września 2023 r. (9 miesięcy po wydaniu decyzji Prezesa UTK) w ramach prac nad projektem regulaminu sieci na rozkład jazdy 2024/2025 i zaproponowała brzmienie zapisu j.n.: *W przypadku stwierdzenia przez przewoźników braku zasadności obciążenia kosztami za usługę ściągnięcia taboru lub czasu trwania tej usługi, przewoźnik składa reklamację wraz z uzasadnieniem na adres: ius@plk-sa.pl. PKP PLK ponownie weryfikuje zasadność obciążania kosztami usługi ściągnięcia taboru, a w przypadku konieczności weryfikacji czasu trwania tej usługi, występuje do przewoźnika, który usługę wykonał. W przypadku zasadności złożonej przez przewoźnika reklamacji, PKP PLK dokonuje korekty rozliczenia kosztów z tego tytułu.*

W ocenie PKP IC wyżej zaproponowany zapis nie wyczerpuje zobowiązania nałożonego na PKP PLK i w żadnej mierze nie odpowiada cechom „procedury”. Powyższy zapis nadal wskazuje na jednostronność w zakresie oceny odpowiedzialności i nie wskazuje ram czasowych takiego postępowania. PKP IC wnosi o zobowiązanie PKP PLK do opracowania formalnych procedur postępowania reklamacyjnego w tym zakresie.

Podczas Rozprawy, PKP IC zwróciła uwagę na sprawy z lat ubiegłych o niezapłacone faktury związane z kwestią ściągania taboru i powołała się na nieprawomocny wyrok<sup>2</sup>, w którym sąd stwierdził, że w przypadkach, w których jest domniemana wina zarządcy infrastruktury, z uwagi np. na brak napięcia w sieci, kosztów wynikających z tej sytuacji nie powinien ponosić przewoźnik. Przewoźnik jeszcze raz podkreślił, że nie kwestionuje „szybkiej ścieżki” ani ponoszenia kosztów w przypadku jego winy. PKP IC wskazuje, że chodzi tylko o przypadki nie ponoszenia kosztów ściągania taboru, w sytuacji gdy wina leży po stronie Zarządcy, tj. oblodzenie sieci trakcyjnej czy brak napięcia w wyniku szkód powstałych wskutek wyładowań atmosferycznych.

**Stanowisko PKP PLK:** PKP PLK nie wyraża zgody na dodanie treści „uszkodzonego/niesprawnego”.

<sup>2</sup> Wyrok Sądu Rejonowego z dnia 8 sierpnia 2023 r. (Sygn. akt XV GC 2190/22).

Zdaniem Zarządcy (wyrażonym w piśmie z 23 listopada 2023 r. nr IUS1.7010.66.2023.MN.3), oprócz sytuacji związanych z defektem pojazdu trakcyjnego PKP IC, występują też sytuacje związane z unieruchomieniem jego taboru wynikającego z innych sytuacji niezależnych od PKP PLK (np. wypadku na przejeździe kolejowym, na którym tabor PKP IC będąc sprawnym taborem, nie ma możliwości kontynuowania jazdy, czy zablokowania szlaku poprzez powalone drzewa spoza pasa lub w przypadku uszkodzenia sieci trakcyjnej przez przewoźnika), co również wymaga pomocy innego przewoźnika w ściągnięciu taboru.

Co podkreśla Zarządca, PKP IC jako jedyny przewoźnik, odmawia uregulowania faktur wystawionych przez PKP PLK za użycie pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” ze szlaku unieruchomionego taboru PKP IC, za wyjątkiem sytuacji dotyczących defektu taboru zawinionego przez PKP IC.

PKP PLK nie zgodziła się z twierdzeniem PKP IC, że przychylenie się do argumentacji Prezesa UTK przedstawionego w uzasadnieniu decyzji zastępującej umowę na rozkład jazdy pociągów 2022/2023 (które PKP IC przywołuje w piśmie z 30 listopada 2023 r. nr BBZ1-070-23/2023) w brzmieniu: „nieistotne jest przy tym, czy następuje ściągnięcie taboru sprawnego czy nie (...)”, byłoby zgodą na brak wyznaczania winnego całego zdarzenia. PKP PLK każdą otrzymywaną od „innego przewoźnika” fakturę dotyczącą użycia pojazdu trakcyjnego do ściągnięcia unieruchomionego taboru, weryfikuje pod kątem przyczyny powstania unieruchomienia oraz winnego zaistniałej sytuacji. W przypadkach gdy przyczyna jest po stronie PKP PLK, wówczas kosztami obciążany jest właściwy terenowo zakład linii kolejowych.

Zarządca uważa, że przedmiotowy zapis nie jest sprzeczny z zapisami podrozdziału 6.3.3.3. ust. 5 Regulaminu sieci. Samo zaś rozliczenie kosztów z tytułu ściągnięcia taboru odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3 Regulaminu Sieci.

Zarządca zauważa, że przywołany przez PKP IC wyrok Sądu Rejonowego z dnia 8 sierpnia 2023 r. (Sygn. akt XV GC 2190/22) jest wyrokiem nieprawomocnym, do którego złożona została przez PKP PLK w dniu 15 listopada 2023 r. apelacja powoda zaskarżająca przedmiotowy wyrok w całości (Sąd odnosił się do sytuacji występujących w innych ramach prawnych – tj. w rozkładzie jazdy 2020/221 i zinterpretował określenie „np. uszkodzonego” jako odnoszące się tylko i wyłącznie do sytuacji związanej z uszkodzonym taborem Przewoźnika, odwołujący się do zapisu obowiązującego w podrozdziale 4.8.3 ust. 5 Regulaminu sieci 2020/2021).

W Regulaminie sieci na rozkład jazdy pociągów 2023/2024 wskazane jest jednoznacznie na jakich zasadach następuje użycie pojazdu kolejowego z napędem, o czym mowa w podrozdziale 6.3.3.3 ust. 5. Regulaminu Sieci.

Zarządca wyjaśnia, że każdorazowe użycie pojazdu trakcyjnego/lokomotywy do prac związanych ze ściągnięciem ze szlaku pociągu odbywa się w uzgodnieniu pomiędzy Zarządcą a Przewoźnikiem. Takie uzgodnienia prowadzą dyspozytorzy Zarządcy i Przewoźnika.

Zarządca w odniesieniu do kwestionowania przez PKP IC opracowanej procedury reklamacyjnej w tym zakresie, nie zgadza się z zarzutem PKP IC jakoby Zarządca nie wywiązał się z nałożonego przez Prezesa UTK w uzasadnieniu do decyzji zastępującej umowę na rozkład jazdy pociągów 2022/2023, obowiązku co do opracowania szczegółowego uregulowania kwestii ściągnięcia taboru na skutek zdarzeń spowodowanych z winy Zarządcy, w tym zapewnienia właściwych procedur reklamacyjnych w tym zakresie. Ponadto, PKP PLK zauważa, że w projekcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, która została przedstawiona wszystkim przewoźnikom kolejowym, został umieszczony zapis w brzmieniu: *W przypadku utrudnień eksploatacyjnych wynikających z winy Zarządcy, Zarządca nie obciąży Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.* Dodatkowo w ramach prac nad projektem Regulaminu sieci na rozkład jazdy 2024/2025, PKP PLK podjęła w ramach prac Rady Przewoźników kwestie związane z doszczegółowieniem zapisów odnoszących się do wypracowania zasad procesu reklamacyjnego związanego z rozliczaniem kosztów za usługę ściągnięcia taboru lub czasu trwania tej usługi. PKP PLK przedstawiła propozycję dopisania postanowienia w podrozdziale 6.3.3.3 ust. 5 *in fine* w brzmieniu: *W przypadku stwierdzenia przez przewoźnika braku zasadności obciążenia kosztami za usługę ściągnięcia taboru lub czasu trwania tej usługi, przewoźnik składa reklamację wraz z uzasadnieniem na adres: ius@plk-sa.pl. PLK ponownie weryfikuje zasadność obciążenia kosztami usługi ściągnięcia taboru, a w przypadku konieczności weryfikacji czasu trwania tej usługi, występuje do przewoźnika, który usługę wykonał. W przypadku zasadności złożonej przez przewoźnika reklamacji, PLK dokonuje korekty rozliczenia kosztów z tego tytułu.* Przedstawiciel PKP IC oraz inni przewoźnicy kolejowi zgodzili się na ww. propozycję. Tym samym, zdaniem PKP PLK, wywiązała się ona z obowiązku nałożonego na niego decyzją Prezesa UTK zastępującą umowę na rozkład jazdy pociągów 2022/2023.

Podczas Rozprawy, na zarzuty ze strony PKP IC, Zarządca wskazał, że wyrok, który został przytoczony przez PKP IC, jest jeszcze nieprawomocny - Zarządca złożył apelację.

Zarządca wyjaśnił, że w przypadku upadku drzewa spoza pasa kolejowego wydano już postanowienie sądu, zgodnie z którym w takim przypadku odpowiedzialny jest właściciel gruntu, na którym rosło powalone drzewo.

PKP PLK przypomniała, że do 5 grudnia 2023 r. Przewoźnik może zaproponować zapis do regulaminu sieci, ponieważ trwają jeszcze konsultacje.

PKP PLK zaproponowała zapis do Decyzji zgodny z decyzją Prezesa UTK zastępującą umowę na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. Dalej wyjaśniła, że jeśli wina i przyczyna braku możliwości kontynuowania jazdy przez lokomotywę Przewoźnika leży po stronie Zarządcy, to w takim wypadku PKP PLK ponosi koszty związane ze ściągnięciem unieruchomionego taboru. Jednakże, kiedy przyczyna takiej sytuacji nie leży po stronie Zarządcy i konieczne jest ściągnięcie składu - odbywa się to w porozumieniu z dyspozytorem Przewoźnika. Zdaniem Zarządcy domaganie się Przewoźnika, aby w Decyzji zawarty został zapis, który wyraźnie wskazuje, że Przewoźnik będzie pokrywał koszty ściągnięcia taboru tylko wtedy, kiedy się do tego przyczynił, stanowi kwestionowanie całej dotychczas stosowanej procedury mającej na celu szybkie udrożnienie szlaku.

Następnie PKP PLK wyjaśniła, że zgodnie z instrukcją Ir-8, jeżeli przyczyny niedrożności szlaku są niezależne od PKP PLK, każda strona dochodzi odszkodowań we własnym zakresie. Przyjęcie odmiennych zapisów spowoduje, że będą one niezgodne z instrukcją Ir-8. Zapis zaproponowany przez Zarządcę definiuje wyłącznie rozliczenia między stronami. Nie rozstrzyga on o tym, kto ponosi winę w takim przypadku. Jeżeli Przewoźnik jest obciążany za ściągnięcie taboru, powinien ustalić, kto ponosi winę i następnie może dochodzić roszczeń z tym związanych we własnym zakresie.

PKP PLK w piśmie z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 podtrzymała swoje stanowisko w tej sprawie.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do stanowiska PKP IC i nie zgodzić się na zmianę przedmiotowego zapisu w formie proponowanej przez Przewoźnika.

W ocenie Prezesa UTK rozwiązanie ujęte w projekcie umowy jest zasadne i słuszne. Prezes UTK podtrzymuje wszystkie stwierdzenia odnośnie tej kwestii zawarte w decyzji z 9 grudnia 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.AKK w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, zwanej dalej „decyzją 2022/2023”.

Prezes UTK zauważa, że Zarządca musi dysponować narzędziem, dzięki któremu będzie mógł jak najszybciej udrożnić szlak kolejowy. Sporny zapis odnosi się jednak do kwestii samych rozliczeń pomiędzy Zarządcą a przewoźnikami w przypadku ściągania taboru. Zapis ten jest w ocenie Prezesa UTK zasadny. Zarządca zaproponował w Regulaminie Sieci procedurę reklamacyjną w tym zakresie, a także (na co wskazywał Zarządca) przewoźnicy mogą dochodzić roszczeń cywilnych w zakresie kosztów, które ich zdaniem zostały niezasadnie do nich przypisane. Co równie istotne, Zarządca nie może pozwolić na sytuację, kiedy to kwestia rozliczeń wysunie się na pierwszy plan kosztem szybkiej ścieżki ściągania taboru, a to w ocenie Prezesa UTK mogłoby mieć miejsce w przypadku uznania propozycji PKP IC. Zarządca jest bowiem, zgodnie z art. 30h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zobowiązany do udrożnienia szlaku kolejowego w najszybszym czasie i z użyciem zasobów przewoźników (*W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów*). Natomiast w ust. 3 ww. przepisu wskazano, że: *W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów*.

Sama procedura weryfikacyjna zaproponowana przez Zarządcę w Regulaminie Sieci pozwala przewoźnikom na ewentualny wniosek o ponowną ocenę każdego zdarzenia i w przypadku nieprawidłowości w tym zakresie (np. błędne przypisane winy w zdarzeniu powodującym konieczność ściągania taboru) pozwala na domaganie się przez nich ewentualnego zwrotu niesłusznie nałożonych kosztów ściągania taboru. Co istotne, podczas dyskusji na forum Rady Przewoźników odnośnie ww. propozycji zapisu, przedstawiciele PKP IC nie wyrazili wątpliwości ani sprzeciwu wobec tego zapisu. Co istotne w Regulaminie Sieci przewidziany jest zapis, który wprost wskazuje, że *W przypadku utrudnień eksploatacyjnych wynikających z winy Zarządcy, Zarządca nie obciąży Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika*.

Biorąc pod uwagę argumentację wskazaną w decyzji 2022/2023, powyższe zapisy Regulaminu Sieci (odnośnie winy Zarządcy i procedury reklamacyjnej), propozycja PKP IC nie może zostać uwzględniona. Prezes UTK zwraca również uwagę, że w przypadku, jeżeli do ściągania taboru dojdzie na skutek zdarzenia powstałego z winy Zarządcy – to w takim przypadku Przewoźnik nie jest obciążany kosztami ściągania taboru (zapis taki wprost został zawarty w Decyzji – zdanie drugie § 11 ust. 2)

Co warte uwagi, kwestie zdarzeń wynikających z powodu wystąpienia siły wyższej (sytuacji, w której żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności za jej powstanie) w związku z brakiem regulacji w tym zakresie, wymagają odpowiedniego

ubezpieczenia obu podmiotów, tj. zarówno Zarządcy, jak i Przewoźnika, od tego ryzyka i związanych z tym kosztów. Przedsiębiorcy kolejowi muszą liczyć się z występowaniem różnego rodzaju ryzyka związanego z systemem działania kolei.

### **§ 11 ust. 8 projektu negocjowanej umowy i Decyzji – załącznik nr. 3.1. do projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

**Stanowisko PKP IC:** Początkowo PKP IC wniosowała o zachowania treści ww. zapisu we wskazanym postanowieniu umowy zgodnie z jego treścią z decyzji 2022/2023.

Argumentowała to tym, że usunięcie przedmiotowego zapisu, spowoduje pozbawienie PKP IC możliwości ujmowania dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej, bowiem brak wzmianki o innych uregulowaniach w tym zakresie może po stronie Zarządcy (oraz zakładów) implikować twierdzenie o braku konieczności refakturowania/ujmowania tych kosztów w ogóle. Zarządca w § 11 ust. 8 projektu negocjowanej umowy wskazuje, że zwrot kosztów dodatkowych może się odbyć w przypadku zawartego Porozumienia/Ustalenia wyłącznie w formie pisemnej na etapie opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót. Usunięcie powyższego zapisu, w ocenie PKP IC, spowoduje brak możliwości zawarcia takiego ustalenia, gdyż nie będzie żadnej wzmianki w regulaminie o zgłaszanych przez PKP IC dodatkowych kosztach.

Podczas Rozprawy, Strony doszły do porozumienia w niniejszej kwestii (tzn. zgody na wykreślenie proponowanej przez PKP IC w tym punkcie zmiany) pod warunkiem umieszczenia w decyzji, informacji że załącznik 3.1 będzie podpisywany na etapie sporządzania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu na czas wykonywania robót. PKP PLK wyraziła zgodę na takie rozwiązanie.

**Stanowisko PKP PLK:** Zarządca początkowo nie wyrażał zgody na uzupełnienie zapisu zgodnie z treścią proponowaną przez PKP IC. Podczas Rozprawy, Strony doszły do porozumienia w niniejszej kwestii.

PKP PLK argumentowała brak zgody na ww. zapis, faktem iż zapis ten pozostaje w sprzeczności z obowiązującymi przepisami – tj. najnowszą wersją *Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3* (obowiązująca od 21 listopada 2023 r.), zgodnie z którą (Rozdział 6 tej instrukcji) w Regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót mogą być umieszczane tylko kwestie techniczne dotyczące organizacji robót i prowadzenia ruchu kolejowego w czasie wykonywania tych robót. Nie mogą być w nim umieszczane kwestie finansowe m.in. dotyczące finansowania innych kosztów poniesionych przez przewoźnika w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy czy samej komunikacji zastępczej. Jest to dokument, który jednostronnie zatwierdza dyrektor właściwego terytorialnie zakładu linii kolejowych PKP PLK. Zgodnie z zapisami projektu umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, ustalenia dotyczące konieczności zwrotu innych kosztów związanych z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, może się odbywać na etapie opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów, poprzez spisanie przez strony porozumienia/ustaleń, w tym zakresie zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 3.1 do projektu umowy.

### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Podczas rozprawy przeprowadzanej w dniu 27 listopada 2023 r., Strony doszły do porozumienia w niniejszej kwestii (tzn. zgody na wykreślenie proponowanej przez PKP IC w tym punkcie zmiany) pod warunkiem umieszczenia w decyzji, informacji że załącznik 3.1 będzie podpisywany na etapie sporządzania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu na czas wykonywania robót. PKP PLK wyraziło zgodę na takie rozwiązanie.

Prezes UTK uwzględniając spójne stanowisko Stron w tym zakresie, postanowił dodać zapis w załączniku nr 3.1. o treści: *Niniejszy załącznik będzie podpisywany na etapie sporządzania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu na czas wykonywania robót.*

### **§ 12 ust. 3 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** Przewoźnik wnioskuje o dodanie zapisu o treści: „Do czasu zakończenia postępowania reklamacyjnego, o którym mowa w ust. 1 i 2 Zarządca nie obciąża Przewoźnika rejestracją opóźnionych przejazdów pociągu.”

Zdaniem PKP IC brak jest uzasadnienia dla „kontowania” opóźnień na Przewoźnika bez uwzględnienia i zachowania całej procedury weryfikacyjnej. Zdarzają się bowiem przypadki braku odpowiedzi PKP PLK na reklamację złożoną przez Przewoźnika. Zdaniem PKP IC, zasadnym byłoby obciążanie Przewoźnika rejestracją opóźnień, których przyczyna leży po stronie Przewoźnika, ale po wcześniejszym dokonaniu weryfikacji stanu faktycznego, nie zaś z góry, na podstawie niepotwierdzonych danych. W przypadku złożonej reklamacji przez PKP IC do PKP PLK odnośnie „kontowania” opóźnień, do czasu zakończenia wyjaśnień i uzgodnienia obustronnie przyczyny opóźnienia dany przypadek nie powinien obciążać w rozliczeniu Przewoźnika. Obciążenie powinno nastąpić dopiero po zakończeniu postępowania reklamacyjnego i obustronnej zgody co do rozwiązania nieprawidłowości.

W uzupełnieniu PKP IC wskazała, że obciążenie powinno nastąpić dopiero po zakończeniu postępowania reklamacyjnego i obustronnej zgody co do rozwiązania nieprawidłowości, jednocześnie wskazała konkretne sytuacje – reklamacje, w stosunku do których nie uzyskała od Zarządcy odpowiedzi w wymaganym czasie (10 takich reklamacji – wszystkie z 2023 r.). Dalej PKP IC wskazała, że zdarzają się przypadki udokumentowania przez Przewoźnika niewłaściwego kontowania opóźnienia, a po złożonej reklamacji zostaje ona odrzucona.

**Stanowisko PKP PLK:** PK PLK nie wyraża zgody na dodanie zapisu.

Zarządca uważa, że zaproponowany przez PKP IC zapis pozwala na utrzymywanie stanu niepewności przez nieoznaczony okres czasu. Regulamin Sieci 2023/2024 w rozdziale 5.7.4. *System zarządzania i rozwiązywania konfliktów* zdaniem PKP PLK w sposób jasny i szczegółowy określa zasady rozpatrywania reklamacji opóźnień pociągów. W ocenie PKP PLK żadne dodatkowe zapisy w umowie nie są w tej kwestii potrzebne. Zarządca nie zgadza się z argumentacją PKP IC, że zdarzają się przypadki braku odpowiedzi PKP PLK na reklamacje złożoną przez PKP IC. W ocenie Zarządcy aktualny system zbudowany jest w taki sposób, by wyeliminować przypadki braku przypisania winnych opóźnień. W przypadku gdy przyczyna opóźnienia jest niewłaściwa, to przewoźnik może złożyć reklamację zgodnie z procedurą określoną w Regulaminie sieci. PKP PLK ponadto wskazuje, że dla przyczyn opóźnień, w których zachodzi duża wątpliwość po czyjej stronie leży wina opóźnienia, do czasu wyjaśnienia sprawy „kontowane” są one na kod 95.1 (przyczyny opóźnień pociągów wymagające dodatkowych wyjaśnień). Zastosowanie wskazanego kodu związane jest z koniecznością każdorazowego przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego w zakresie wątpliwości.

Podczas Rozprawy PKP PLK podkreśliła, że nie zgadza się ze stwierdzeniem PKP IC, że sytuacje braku odpowiedzi na reklamacje zdarzają się nagminnie.

W trakcie Rozprawy zweryfikowano, że zgłoszenia były wysłane na nieprawidłowe adresy. Reklamacje były składane do ekspozytury, zamiast do Biura Reklamacji. Jednocześnie większość zgłoszeń była wysyłana personalnie do Naczelnika Wydziału, który od dłuższego czasu przebywa na zwolnieniu lekarskim - PKP PLK nie ma dostępu do jego skrzynki mailowej. Wyjaśniono, że reklamacje należy przysyłać na adres [irs@plk-sa.pl](mailto:irs@plk-sa.pl) (czyli adres wskazany w projekcie umowy).

PKP PLK w piśmie z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 podtrzymała swoje stanowisko w tej sprawie.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do stanowiska PKP IC z uwagi na fakt, iż przychylenie się do propozycji Przewoźnika spowodowałoby istnienie niepożądanego stanu niepewności. Co więcej PKP IC nie określiła ile czasu stan taki miałby trwać – samo określenie „do czasu zakończenia postępowania reklamacyjnego” nie jest w tej kwestii wystarczająco precyzyjne.

Przewoźnik ma prawo do skorzystania z procedury reklamacji w przypadku powzięcia wątpliwości co do swojej winy. Procedura ta ma zatem służyć weryfikacji działań PKP PLK a nie domniemaniu jej winy, bowiem nie obciążenie Przewoźnika rejestracją opóźnionych przejazdów pociągu w przypadku samego już wszczęcia procedury reklamacji, domniemywa niejako błąd Zarządcy w tym zakresie i wstrzymuje „z góry” przewidziane działania Zarządcy (w postaci rejestracji opóźnionych przejazdów). Dodatkowo należy zauważyć, że Przewoźnik ma obowiązek autoryzować informacje o swoich pociągach (w tym także odnośnie opóźnień) w SEPE (5.7.4 pkt. 1 ust.1 Regulaminu Sieci). Nie jest więc tak, że PKP IC zawsze niejako z „góry” przyjmuje narzucane przez PKP PLK działania w tym zakresie, konieczna jest ich uprzednia weryfikacja.

Co jednak równie istotne, Zarządca powinien jak najsprawniej i najszybciej rozpatrywać reklamacje Przewoźnika, w żadnym razie nie powinien pozostawiać ich bez rozpoznania. Przewidziana procedura powinna służyć w równym zakresie obu stronom tj. Przewoźnikowi i Zarządcy.

#### **§ 13 ust. 15 projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** PKP IC wnioskuje o dodanie do treści Umowy zaproponowanego zapisu o treści: *W razie zakwestionowania przez organy podatkowe prawa Przewoźnika do odliczenia podatku VAT wskazanego na fakturze wystawionej przez Zarządcę jako należny, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, Zarządca zapłaci na rzecz Przewoźnika kwotę równą wysokości podatku naliczonego, wykazanego na fakturze VAT oraz zobowiązany będzie do naprawienia wszelkich innych szkód poniesionych przez Przewoźnika na skutek takiego zdarzenia.*

#### **W uzupełnieniu Przewoźnik wycofał się z ww. propozycji zapisu.**

PKP IC stwierdziła, że mając jednak na uwadze dotychczasową współpracę z PKP PLK, która jest wieloletnim i sprawdzonym partnerem biznesowym PKP Intercity o długiej historii wzajemnej współpracy oraz fakt, że spółki współpracowały i współpracują ze sobą na różnych płaszczyznach biznesowych wykonując obowiązki z poszanowaniem zasad rynkowych i uczciwości, PKP IC odstępuje od swojego wcześniej wyrażonego stanowiska o konieczności ujęcia w Umowie zaproponowanej klauzuli.

**Stanowisko PKP PLK:** PKP PLK nie wyraża zgody na dodanie zapisu.

PKP PLK jako uzasadnienie braku zgody na dodanie ww. zapisu PKP IC, przedkłada w załączeniu opinię Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy nr ISP/11/23/Kł,AKz z 22 listopada 2023 r., uzyskaną w ramach konsultacji w przedmiocie projektowanych zapisów umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w zakresie rozliczenia podatku od towarów i usług.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Wobec wycofania się z przedmiotowej propozycji przez PKP IC, Prezes UTK wykreślił proponowany przez Przewoźnika zapis z Decyzji.

#### **Załącznik nr 5 do projektu negocjowanej umowy i Decyzji:**

**Stanowisko PKP IC:** PKP IC dąży do zmiany brzmienia załącznika nr 5 tj. do przywrócenia zapisów obowiązujących w zeszlórocznym rozkładzie jazdy (w decyzji 2022/2023).

Zdaniem PKP IC przesłana przez PKP PLK propozycja brzmienia załącznika nr 5 do projektu umowy zawiera postanowienia, które mogą przyczynić się do obniżenia jakości informacji pasażerskiej, w tym nierównego traktowania pasażerów z różnymi niepełnosprawnościami (informacja wizualna i głosowa powinna być spójna i kompletna).

Powoływanie się w definicji nieprawidłowego komunikatu megafonowego wyłącznie na zapisy zawarte w pkt 4.2.12.1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12.05.2011 r., str. 11, z późn. zm.), jak również propozycja ustępu 9 załącznika nr 5 o nienaliczaniu kar za niewyświetlone informacje o pociągu prawidłowo zapowiedzianym w komunikacie megafonowym w opinii Przewoźnika, może doprowadzić do dezorientacji osób niedosłyszących oraz do ograniczenia zakresu obecnie przekazywanych informacji i wpływu przewoźnika na ich jakość. PKP IC nie może również wyrazić zgody na zaproponowane przez PKP PLK zapisy dotyczące skróconych terminów przekazywania reklamacji (z 14 dni od daty otrzymania informacji do 7 dni roboczych od daty stwierdzenia nieprawidłowości) oraz nieuzasadnione i ponadwymiarowe oczekiwania dotyczące formy komisyjnego przeprowadzania kontroli oraz sposobu dokumentowania stwierdzonych nieprawidłowości (PKP PLK oczekuje, aby pliki dźwiękowe przechowywały dane o dacie i godzinie wykonania nagrania na dwa sposoby – we właściwościach pliku audio i w postaci nagrania głosu osoby dokonującej kontroli).

Odnosząc się do zaproponowanego przez PKP PLK zapisu w ust. 7 załącznika nr 5, PKP IC uważa, że naliczenie kary przez Przewoźnika powinno odnosić się (tak jak dotychczas) do każdego błędnego komunikatu przewidzianego na dany pociąg i daną stację jego zatrzymania, a nie jak ujęto w propozycji Zarządcy, być liczone jednokrotnie (całościowo) dla danego pociągu. PKP IC w toku negocjacji wyraziło zgodę na zapis dotyczący nienaliczania przez Przewoźnika kar za błędne, niekompletne lub niepodane informacje wizualne lub głosowe, w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że zapis ten jak dotychczas powinien być uzależniony od zobowiązania Zarządcy do zamieszczenia stosownych informacji dla pasażerów oraz powiadomieniu Przewoźnika o nieodebraniu do eksploatacji urządzeń informacji pasażerskiej lub przeprowadzaniu testów systemu.

Mając na uwadze powyższe, PKP IC wnioskuje o zachowanie treści załącznika 5 z obecnie obowiązującej decyzji 2022/2023 z uwzględnieniem podwyższenia stawki kary umownej o 100 % względem przyjętej w zeszłym roku w decyzji 2022/2023. W ocenie PKP IC, mimo zwiększenia w ubiegłym roku stawki kary z 4,33 zł na 43,30 zł (co miało na celu spełnianie funkcji motywującej i represyjnej) jakość przekazywanych przez zarządcę infrastruktury podróżnym informacji wizualnych i megafonowych w roku 2023 nie uległa poprawie. Liczba nieprawidłowości zgłaszanych przez przewoźnika w okresie styczeń – wrzesień 2023 r. w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego wzrosła o ponad 12%. Przy długotrwałych i częstych pracach modernizacyjnych i remontowych jakość informacji pasażerskiej powinna być świadczona na wysokim poziomie, tak aby zminimalizować występujące utrudnienia. Zdaniem PKP IC wysokość kary powinna być bardziej dotkliwa, aby lepiej zdyscyplinować zarządcę infrastruktury do poprawy jakości przekazywanej informacji pasażerskiej.

W uzupełnieniu PKP IC wskazała, że podtrzymuje swoje stanowisko dot. wniosku o zachowanie treści załącznika nr 5 w brzmieniu jak w treści z decyzji 2022/2023 z uwzględnieniem podwyższenia stawki kary umownej.

Dalej w uzupełnieniu PKP IC argumentuje swoje stanowisko, tym że wprowadzenie do załącznika nr 5 zapisów dopuszczających zawężenia informacji pasażerskich przekazywanych przez Zarządcę wyłącznie do zakresu informacji przewidzianych w TAP TSI pozbawi PKP IC możliwości realnej kontroli nad zapewnieniem podróżnym informacji wynikających ze specyfiki świadczonych przez przewoźnika usług związanych z uruchomieniem pociągów objętych rezerwacją miejsc. W ocenie PKP IC powyższe będzie skutkowało wydłużeniem czasu wsiadania podróżnych do pociągu, a w konsekwencji opóźnieniem odjazdu pociągu. Brak kary za nieprawidłową informację (nieprzewidzianą w TAP TSI) zdaniem PKP IC ograniczy skuteczność wpływu Przewoźnika na jakość informacji przekazywanej przez Zarządcę infrastruktury.



Dodatkowo Przewoźnik wskazuje na liczne remonty powodujące utrudnienia dla podróżnych i podkreśla istotną rolę informacji pasażerskiej.

PKP IC podkreśla, że w toku negocjacji wyraziła zgodę na zapis dotyczący nienaliczania przez Przewoźnika kar za błędne, niekompletne lub niepodane informacje wizualne lub głosowe, w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że zapis ten jak dotychczas będzie uzależniony od zobowiązania Zarządcy do zamieszczenia stosownych informacji dla pasażerów oraz powiadomieniu Przewoźnika o nieodebraniu do eksploatacji urządzeń informacji pasażerskiej lub przeprowadzaniu testów systemu.

**Stanowisko PKP PLK:** PKP PLK nie wyraża zgody na zmianę treści załącznika nr 5 oraz zmianę stawki kary umownej.

Zarządca podkreśla, że PKP IC nie ponosi opłaty z tytułu świadczonej przez PKP PLK usługi wygłaszania komunikatów megafonowych oraz podawania informacji wizualnej, a żąda drastycznej wzrostu (o 100%) stawki kary umownej. Ponadto wysokość innych kar umownych obowiązujących na rozkład jazdy pociągów 2023/2024 nie uległa zmianie w stosunku do rozkładu jazdy 2022/2023.

Zdaniem PKP PLK *posądzanie Zarządcy o zamiar obniżania jakości informacji pasażerskiej i nierównego traktowania pasażerów z różnymi niepełnosprawnościami jest negatywną nadinterpretacją, biorąc pod uwagę skalę inwestycji związanych z budową CSDIP oraz działania podejmowane w celu utrzymania sprawności urządzeń i prawidłowej obsługi systemów informacji wizualnej.* Jakość informacji pasażerskiej i sprawność urządzeń jest przedmiotem kontroli wykonywanych przez pracowników zakładów linii kolejowych i centrali PKP PLK. Zarządca podkreśla, że stosuje wzory komunikatów zawierające informacje wykraczające poza zakres niezbędnych informacji określony w TAP TSI, (np. informowanie o zestawieniu składu pociągu, przyjmowaniu i wydawaniu przesyłek konduktorskich, zasady rezerwowania miejsc, przyczyny opóźnień itp.). Komunikaty te wygłasza na wyraźną prośbę PKP IC, w związku z tym PKP PLK uważa, że komunikowanie takich informacji nie może być traktowane jako obowiązek Zarządcy wobec Przewoźnika. Zdaniem PKP PLK, PKP IC jest jedynym przewoźnikiem, który żąda rozszerzania zakresu informacji poza elementy wskazane w TAP TSI.

Zarządca dalej wyjaśnia, że proponowany zapis o nienakładaniu kar za brak informacji wizualnej w sytuacji zapewnienia prawidłowej informacji megafonowej będzie miał zastosowanie wyłącznie w przypadku braku zasilania wyświetlaczy lub ich awarii, w sytuacji gdy Zarządca podejmuje wszelkie starania, aby zapewnić co najmniej informację megafonową np. w formie komunikatów wygłaszanych przez operatora do mikrofonu. Zdaniem PKP PLK, brak informacji wizualnej nie może być traktowany jak brak jakiegokolwiek informacji. Jako kompromisowe rozwiązanie PKP PLK jest w stanie zaakceptować nakładanie kary tylko w przypadku wprowadzającej pasażerów w błąd informacji wizualnej i prawidłowej informacji megafonowej.

Co do kwestii terminów składania reklamacji, PKP PLK wskazuje że zmiany te wynikają z okresu przechowywania nagrań w rejestratorach dźwięku i logów systemu.

Natomiast kwestia nakładania kar za każdy nieprawidłowy komunikat (kilka kar za komunikaty dotyczące tego samego pociągu) spowoduje, zdaniem PKP PLK, zwielokrotnienie ich wartości i może spowodować ograniczenie liczby wygłaszanych komunikatów, co może w konsekwencji skutkować docelowym ograniczeniem liczby komunikatów do minimalnej liczby.

W piśmie z 7 grudnia 2023 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.6 PKP PLK podtrzymała swoje stanowisko w tej sprawie i dodatkowo wskazała m.in. na to, że zamieszczanie w treści komunikatów dodatkowych, nieprzewidzianych przepisami prawa informacji, może spowodować brak „czasu antenowego” dla wygłoszenia komunikatów o innych pociągach. W ww. piśmie Zarządca zauważył również, że w przypadku braku możliwości zapewnienia informacji wizualnej (np. z powodu awarii systemu, braku zasilania itp.) PKP PLK zobowiązuje się do zapewnienia pasażerom informacji w formie komunikatu megafonowego. W ocenie PKP PLK, nakładanie kar za niezapewnienie informacji wizualnej przy równoczesnym zapewnieniu właściwej informacji głosowej jest niedopuszczalne. Odnosząc się do skrócenia terminu na przechowywanie zapisów z urządzeń rejestrujących dźwięk i logów systemów dynamicznej informacji wizualnej, PKP PLK wskazała na możliwość poniesienia dodatkowych kosztów z tytułu modyfikacji systemów dynamicznej informacji pasażerskiej przez podmioty zewnętrzne. W tym samym piśmie PKP PLK poinformowała również, że jest *gotowa do rozpoczęcia prac nad wnioskowaną przez PKP IC umową, w której byłoby zapisane zobowiązanie Spółki do wygłaszania komunikatów wykraczających poza zakres określony w TAP TSI, zasady odpłatności PKP IC za tę usługę zgodnie z Decyzją nr 6/2021 Wiceprezesa Zarządu Dyrektora ds. Eksploatacji z 15 listopada 2021 r. oraz kary za niewywiązywanie się PLK S.A. ze zobowiązań umownych.*

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

**Sposób i zasady naliczania kar z tytułu nieprawidłowości w przekazywaniu informacji pasażerskiej (zakres informacji, sposób stwierdzania nieprawidłowości):**

Prezes UTK uznał wniosek PKP IC dotyczący sposobu i zasad naliczania kar związanych z przekazywaniem informacji pasażerskiej za zasadny z poniższych względów.

Prezes UTK zauważa, że problem jakości informacji pasażerskiej jest obecny i nadal wymaga dążenia do poprawy jakości.

Pomimo postępującej automatyzacji w zakresie świadczenia tej usługi (tj. montaż dynamicznych systemów informacji pasażerskiej i komputerowe emitowanie zapowiedzi i/lub wskazań stacyjnych wyświetlaczy), nadal mamy do czynienia z pojawiającymi się błędnymi informacjami dla pasażerów. Kompleksowa i rzetelna informacja jest szczególnie konieczna w związku z prowadzonymi inwestycjami i remontami na infrastrukturze kolejowej i przez to zmianami w prowadzeniu ruchu pociągów.

Nieprawidłowości w zakresie informacji pasażerskiej wpływają negatywnie na wizerunek całego transportu kolejowego, w tym również są źródłem skarg kierowanych przez pasażerów do Prezesa UTK.

Należy podkreślić, że punkt 4.2.12.1 Załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12.05.2011 r., str. 11, z późn. zm.) zawiera w praktyce minimalne (niezbędne) elementy stacyjnej informacji głosowej, wizualnej lub głosowo- wizualnej o ruchu pociągów świadczonej przez zarządców infrastruktury kolejowej, którymi są:

- stacja lub stacje rozpoczęcia biegu,
- godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg,
- typ lub numer pociągu,
- peron lub tor, na który wjeżdża pociąg.

W ocenie Prezesa UTK, żaden przepis prawa nie stoi na przeszkodzie zapewnieniu szerszego i bardziej szczegółowego zakresu informacji, szczególnie gdy Zarządca opracował i opublikował standardy i zakres przekazywania informacji pasażerskiej.

Nie może zatem dochodzić do sytuacji, gdy wszelkie dodatkowe (tj. niewymienione w ww. przepisie), lecz bardzo istotne dla podróżnych informacje handlowe o pociągach (np. rozmieszczenie wagonów w składzie, nazwa pociągu, stacje pośrednie) miałyby zostać wyłączone spod reżimu obowiązywania kar umownych z tytułu udokumentowanych nieprawidłowości dotyczących podawanych przez Zarządcę informacji o pociągach danego przewoźnika. W praktyce mogłoby to prowadzić do świadczenia w tym zakresie informacji błędnej (braku należytej dbałości o jej poprawność) i braku odpowiedzialności Zarządcy z tego tytułu względem przewoźnika (strony umowy), przy jednoczesnym utrzymywaniu braku motywacji do korygowania błędów. Z tego względu poprawność informacji podawanej pasażerom należy odnosić do całości jej treści, a nie tylko minimalnych parametrów określonych w ww. przepisie. Za przyjęciem takiego rozwiązania przemawia również fakt, że Zarządca zobowiązał się do świadczenia takiej usługi a Przewoźnik ma prawo domagać się wywiązania z tego świadczenia przez Zarządcę. Sposobem na wyegzekwowanie tego są właśnie kary umowne przewidziane w załączniku nr 5 do projektu umowy.

W ocenie Prezesa UTK nie ma również podstaw do odstąpienia od naliczania kar w przypadku, gdy wyświetlone informacje o pociągu były błędne, lecz zapowiedź głosowa poprawna, bądź z przyczyn technicznych Zarządca czasowo zaprzestał świadczenia informacji wizualnej, utrzymując jedynie informację głosową. Idea przekazywania informacji na dwa sposoby (wizualny i dźwiękowy) ma służyć pomocą w szczególności osobom z niepełnosprawnościami, lecz w praktyce służy ogółowi podróżnych. Informacje głosowe i wizualne powinny być zawsze spójne. Przykładowo, dla osób niesłyszących informacje zawarte na stacyjnych wyświetlaczach są *de facto* jedynym źródłem wiedzy o ruchu pociągów, dlatego występujące na wyświetlaczach błędy lub całkowite niedziałanie takich tablic ma niebagatelny wpływ na sytuację takich osób w trakcie podróży, a w praktyce powoduje znaczne niedogodności dla ogółu podróżnych (przykład stacji Warszawa Zachodnia z początkowego okresu remontu). Z tego względu, gdy stacja jest wyposażona w informację głosową i wizualną, a ta druga nie działa – przewoźnik powinien mieć prawo naliczania kar umownych (jest to nienależyte i niepełne świadczenie informacji pasażerskiej w stosunku do wyposażenia stacji i możliwości technicznych Zarządcy). W przeciwnym razie Zarządca nie będzie zmotywowany do szybkiej naprawy takich urządzeń.

W ocenie Prezesa UTK możliwość naliczania kar powinna dotyczyć odrębnie każdej stwierdzonej nieprawidłowości w odniesieniu do wszystkich stacji i przystanków, na których dany pociąg ma handlowe postoje. Za poprawność informacji pasażerskiej na każdej stacji odpowiadają inni pracownicy Zarządcy lub jego komórki organizacyjne. Z tego względu nie ma uzasadnienia, dla którego błąd lub zaniechanie pracowników PKP PLK w zakresie zapewnienia poprawności informacji o pociągu w jednej lokalizacji wyłączałby dalszą odpowiedzialność Zarządcy za te same lub inne błędy w pozostałych miejscach zatrzymań pociągu, szczególnie gdy te dotyczyłyby w praktyce jeszcze większej grupy pasażerów (tj. osób oczekujących na pociąg na innych stacjach i przystankach).

Reasumując, w ocenie Prezesa UTK jeżeli Zarządca zobowiązał się do podawania określonego zakresu informacji, to zlecający mu to zadanie, tj. Przewoźnik, ma prawo wymagać prawidłowego wykonania tego zobowiązania, np. poprzez umowny system kar. Przewoźnik musi mieć prawo egzekwowania zobowiązań, do których zobowiązał się Zarządca.

Istotne jest również to, że w przypadku, gdy jedna ze stron umowy zobowiązała się do świadczenia drugiej stronie pewnej usługi, to usługa taka musi być świadczona prawidłowo. Druga strona musi mieć możliwość i narzędzia związane ze skuteczną egzekucją tego obowiązku np. poprzez kary umowne.

Ponadto, należy zauważyć, że PKP PLK opracowała zasady i standardy wygłaszania komunikatów (uwzględniając także informacje wykraczające poza zakres wskazany w TAP TSI), jednocześnie przewidując sytuacje związane z brakiem „czasu antenowego”. Zarządca przewidział więc takie sytuacje i znalazł dla nich rozwiązanie, które aktualnie funkcjonuje. Zarządca wygłasza więc komunikaty megafonowe zgodnie z zakresem informacji i standardami, które sam opracował przy współpracy z przewoźnikami. PKP IC zasadnie zatem, postuluje aby mieć narzędzia służące mobilizowaniu i kontrolowaniu Zarządcy w tej kwestii.

Odnosząc się do sformułowania Zarządcy zawartego w piśmie z 7 grudnia 2023 r. nr IUS1.7010.66.2023.MN.6, odnośnie gotowości PKP PLK do rozpoczęcia prac nad umową, zawierającą zobowiązanie Zarządcy do wygłaszania komunikatów wykraczających poza zakres określony w TAP TSI, zasady odpłatności PKP IC za tę usługę, w ocenie Prezesa UTK regulacje zawarte w niniejszej Decyzji nie stoją temu na przeszkodzie, a kwestie te powinny zostać szczegółowo doprecyzowane pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą. W tym przypadku równie istotna jest sama jakość i zakres przekazywanej informacji pasażerskiej. W przypadku braku kar w zakresie nieprawidłowości przekazywanych informacji pasażerskich jakość przekazu tych informacji pozostanie poza kontrolą Przewoźnika, a w związku z tym jej jakość może ulec obniżeniu, co jest sytuacją wysoce niepożądaną z punktu widzenia Prezesa UTK.

Wyjątek od naliczania kar za błędnie/niekompletnie wygłoszone lub niewygłoszone komunikaty megafonowe i błędnie/niekompletnie wyświetlone lub niewyświetlone informacje o pociągu stanowią testy systemu. Taką sytuację Strony uzgodniły i opisały w załączniku nr 5 do Decyzji.

**Propozycja skrócenia terminu na składanie reklamacji z 14 dni od otrzymania informacji o naruszeniu, do 7 dni roboczych od stwierdzenia nieprawidłowości oraz techniczny sposób przekazywania reklamacji:**

Prezes UTK postanowił przychylić się do propozycji PKP IC z uwagi na poniższe.

Propozycja PKP PLK, aby jako materiał dowodowy mogły być wykorzystywane jedynie zdjęcia/nagrania wykonane komisyjnie, a także zgłaszane w ciągu zaledwie 7 dni od stwierdzenia nieprawidłowości i obwarowane dodatkowymi wymogami w zakresie m.in. naniesienia datownika na wykonane zdjęcie czy dodania zapisu głosowego osoby nagrywającej, wskazuje na działania mogące ograniczyć przewoźnikowi skuteczność naliczania kar umownych, mimo przedkładania przez niego dowodów zdjęciowo-filmowych, które nie będą pozostawiały wątpliwości w zakresie faktu wystąpienia nieprawidłowości.

Ponadto sam fakt, że Zarządca utrzymuje zapisy nagrań komunikatów megafonowych przez bardzo krótki czas nie powinien wyłączać możliwości przeprowadzania postępowań dowodowych mogących skutkować naliczaniem kar, szczególnie gdy w świetle zebranego materiału dowodowego wystąpienie błędu ma charakter niewątpliwy (np. fotografia ukazuje postój pociągu PKP IC podpisanego na wyświetlaczu stacyjnym jako skład innego przewoźnika i w innej relacji). W takich przypadkach odrzucanie dowodu tylko z powodu braku datownika w treści zdjęcia, mimo możliwości ustalenia daty wykonania zdjęcia na podstawie metadanych pliku, byłoby niezrozumiałe. W przeszłości obowiązywał system 14-dniowy (rozkład jazdy 2022/2023), co wskazuje, że istnieją techniczne możliwości do utrzymania takiego systemu.

**Wzrost wysokości kary:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku Przewoźnika o zwiększenie kar o 100% względem roku ubiegłego, jednakże z uwagi na wzrost cen biletów (wskazany poniżej), Prezes UTK postanowił określić kwotę kary na poziomie 55 zł. Należy zauważyć, że kwota 43,30 zł została przez Prezesa UTK uargumentowana w decyzji 2022/2023 tym, iż jest to kwota zbliżona do najniższych opłat za przejazd pociągów na odcinku o średniej odległości w zeszłorocznym rozkładzie jazdy. Aktualnie wraz z wzrostem cen biletów, stawka w wysokości 55 zł oscyluje więc w okolicy podstawowej ceny biletu. Ceny biletów dla podróży nie zanotowały aż tak znacznego wzrostu, względem roku ubiegłego, by mówić o podwyżce kar związanych z informacją pasażerską w wysokości 100 %. Dla przykładu poniżej wskazano aktualne ceny biletów w drugiej klasie oraz ich cenę wskazaną w decyzji 2022/2023 (w której to wyrażono zgodę na podwyżkę kar do kwoty 43,30 zł):

- Warszawa – Poznań - 58,65 zł IC (było 48,30);
- Łowicz Główny – Poznań - 51 zł TLK (było 42 zł);
- Łowicz Główny – Poznań - 51 zł IC (było 51 zł);
- Olsztyn – Warszawa - 58,50 zł TLK (było 42,70 zł);

- Koluszki – Białystok - 67 zł IC (było 46,90)<sup>3</sup>.

Przewoźnik nie przedstawił żadnych argumentów przemawiających za tak znaczną podwyżką. Natomiast zaproponowana kara pełni w ocenie Prezesa UTK, rolę motywującą i represyjną. Ponadto wysokość innych kar umownych obowiązujących na rozkład jazdy pociągów 2023/2024 nie uległa zmianie w stosunku do rozkładu jazdy 2022/2023, jednakże z uwagi na wzrost cen biletów, podwyżka kary za brak lub nieprawidłową informację pasażerską jest w ocenie Prezesa UTK uzasadniona.

#### **Ad. II Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności**

Prezes UTK nadał niniejszej Decyzji, na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z przywołanym wyżej przepisem, decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Przytoczony przepis art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej. Oznacza to, że Prezes UTK nie może swobodnie decydować o tym, czy decyzja powinna mieć nadany rygor natychmiastowej wykonalności, czy też nie. Biorąc zatem pod uwagę jednoznaczny i obligatoryjny charakter tego przepisu, nadanie przedmiotowej Decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności było konieczne i uzasadnione.

#### **POUCZENIE**

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 30d ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1550, 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).

Oplata 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 2023 r. poz. 1144, z późn. zm.). Oplata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 923).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

<sup>3</sup> Stan na dzień 5 grudnia 2023 r., <https://www.intercity.pl/pl/>.

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

.....

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

*(nazwa Przewoźnika – pieczęć firmowa z adresem)*

*lub*

*(nazwa jednostki organizacyjnej Zarządcy – pieczęć firmowa z adresem)*

*( W Z Ó R )*

## **U P O W A Ż N I E N I E**

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

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

..... do prac w zespole do ustalenia wysokości strat

i odpowiedzialności za nie, w sprawie zdarzenia/sytuacji potencjalnie niebezpiecznej zaistniałej w dniu

....., *(miejsce wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie*

*niebezpiecznej)*.....

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

.....

*(pieczęćka i podpis osoby upoważniającej)*

**ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

**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: [prj@intercity.pl](mailto:prj@intercity.pl), [sekretariat.bzw@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzw@intercity.pl), [sekretariat.bzp@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzp@intercity.pl), [sekretariatbzk@intercity.pl](mailto:sekretariatbzk@intercity.pl), [sekretariat.bzg@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzg@intercity.pl);

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

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

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

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

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

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

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

3. 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 15.12.2023 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 IZ17EI.602.149.2023.b 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 IZ23ES.602.1.2023.KL.5 linia nr ..... szlak/posterunek ruchu/ ..... tor nr .....

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

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

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

na przykład:

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



ZAŁĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

(WZÓR)

**ZESTAWIENIE POCIĄGÓW  
ODWOŁANYCH/KURSUJĄCYCH DROGĄ OKRĘŻNĄ/KURSUJĄCYCH TRASĄ  
ZAPLANOWANĄ BEZ MOŻLIWOŚCI POSTOJU NA STACJACH (P.O.), \*\* ZA KTÓRE  
ZOSTAŁA WPROWADZONA KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA ORGANIZOWANA PRZEZ  
PRZEWOŹNIKA**

**W ZWIĄZKU Z ROBOTAMI NA LINII NR .....**

**ZA OKRES ROZLICZENIOWY\*\*\* OD ..... DO .....**

Nazwa Przewoźnika: .....

Lp.	Nr pociągu	Nr zamówienia	Nr zarządzenia zastępczego rozkładu jazdy	Data przejazdu	Nazwa odcinka linii, 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
<b>Razem</b>						
<b>Koszty komunikacji zastępczej netto</b>						
<b>Różnica kosztów</b>						
<i>Sporządził ze strony Zarządcy:</i>						
.....						

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko) .....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

(pieczęćka i podpis)

**Objaśnienia:**

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

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

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

\*\*niepotrzebne skreślić.

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

**ZAŁĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

(WZÓR)

### **POROZUMIENIE/ USTALENIA**

#### **w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 8 Decyzji**

Niniejszy załącznik będzie podpisywany na etapie sporządzania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu na czas wykonywania robót

Miejscowość:	Data:	
Jednostka organizacyjna Zarządcy: <sup>1)</sup>	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: <sup>2)</sup>	
Termin zamknięcia:		
<b>1. ....Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 8 pkt... Decyzji <sup>3)</sup></b>		
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów:  (Ustalenia).....  Przewoźnik określił szacowaną wysokość kosztów do kwoty ..... zł. Rozliczenie odbędzie się na podstawie: 1. ...., 2. .... 3. ....		
Kosztami należy obciążyć: <sup>4)</sup>		
Uwagi:		
Sporządził:	Zawarte przez-ze strony Zarządcy: <sup>5)</sup> 1)  2)	Zawarte przez-ze strony Przewoźnika: <sup>6)</sup>

**ODNOŚNIKI:**

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

**UWAGA:** obowiązkowo podpis przedstawiciela Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w przypadku ustaleń zwrotu kosztów wymagających potwierdzenia rozwiązań przyjętych w zastępczym rozkładzie jazdy pociągów;

- 6) wpisać imię i nazwisko oraz stanowisko osoby lub osób zawierających Porozumienie/Ustalenia ze strony Przewoźnika – podpis (może być pieczętka imienna i podpis).

ZAŁĄCZNIK NR 3.2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

(WZÓR)

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

**Nazwa i adres Przewoźnika<sup>1</sup>:**

.....  
.....

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

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

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

<sup>1</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

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

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

- 6) do realizacji usługi komunikacji zastępczej, liczba pojazdów drogowych została dostosowana do liczby pasażerów;
- 7) określając przebieg trasy, jak również wymogi dotyczące pojazdów drogowych, kierowano się w szczególności .....
- .....<sup>4</sup>

.....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.

---

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

ZAŁĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

( W Z Ó R )

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

**Nazwa i adres Przewoźnika<sup>1</sup>:**

.....  
.....

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

**Oświadczamy, że przedstawione koszty komunikacji zastępczej, wskazane w fakturze nr ..... z dnia ....., opiewającej na kwotę netto .....zł (słownie: .....zł) nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest .....,<sup>2</sup> w ramach umowy/umów nr .....<sup>3</sup> o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

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

.....

*imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby*

*upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika*

.....

*imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby*

*upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika*

<sup>1</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>2</sup> Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

ZALĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

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

Nazwa Przewoźnika .....

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

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko).....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

(pieczęćka i podpis)

**Uwaga:**

Koszty przejazdu pociągu w kolumnie 7, według zamówienia po linii nr 202, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: ✂--✂@plk-sa.pl.

ZALĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

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

1. Strony przyjmują, że:
  - 1) podstawą do opracowania komunikatów megafonowych oraz informacji wizualnej o pociągach, są m.in. kompletne informacje handlowe o nich, wprowadzone poprzez ISZTP, w terminach wskazanych w ust. 2 Załącznika 5.2 do Regulaminu;
  - 2) nieprawidłowy komunikat megafonowy to komunikat megafonowy – zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii – wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;
  - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi lub niekompletnymi/niepełnymi danymi albo nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4. Jako niekompletne dane należy rozumieć dane niezawierające przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie *technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei*;
  - 4) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar umownych.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w wytycznych i wzorach zamieszczonych na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

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

Powyższe nie ma zastosowania w przypadku nie wygłoszenia komunikatu megafonowego.

Przewoźnik w terminie 14 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy reklamację z nałożoną karą wraz z Kartą zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej i dowodami potwierdzającymi nieprawidłowo przekazaną informację o pociągu określonymi w pkt 1 i 2.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2 i 3, ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego lub podmiotu zewnętrznego, Przewoźnik składa niezwłocznie,



nie później niż w ciągu 14 dni od daty otrzymania informacji o nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, Kartę zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej.

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

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

5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia zgłoszenia nieprawidłowości w terminie 14 dni od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca zaistniałych nieprawidłowości, reklamacji oraz związana z nią dokumentacja jest przesyłana pocztą elektroniczną na adresy e-mail:
  - 1) po stronie Zarządcy – właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt) i do osób wskazanych przez Centralę PKP PLK;
  - 2) po stronie Przewoźnika – „PKP Intercity” S.A. Centrala, Biuro Obsługi Klienta, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl).
7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 55 zł, i tak:
  - 1) 3-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
  - 2) 5-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
  - 3) 10-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.
8. Przewoźnik nie nalicza kar za błędnie/niekompletnie wygłoszone lub niewygłoszone komunikaty megafonowe i błędnie/niekompletnie wyświetlone lub niewyświetlone informacje o pociągu w okresie, w którym urządzenia nie są odebrane do eksploatacji przez Zarządcę i są w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że Zarządca uprzednio poinformuje o tym pisemnie przewoźnika na adres e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl) i zamieści informacje na danej stacji dla podróżnych o testowaniu systemu, poprzez zamieszczenie na testowanym wyświetlaczu zapisu TEST, a w wolnym czasie antenowym będzie informował o testach w komunikatach megafonowych.  
Zarządca po zakończeniu testowania systemu na stacjach, na których odbywało się testowanie, poinformuje o tym fakcie Przewoźnika poprzez przesłanie wiadomości na adres e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl).
9. Kary umowne, o których mowa w ust. 7, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej wystawionej przez Przewoźnika właściwej terenowo jednostce organizacyjnej Zarządcy. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

Nr sprawy: \_\_\_\_\_

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

„PKP Intercity” S.A.  
Biuro Obsługi Klienta  
Aleje Jerozolimskie 142A  
02-305 Warszawa

Kierowana do:

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

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

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(opis nieprawidłowości)

Nazwa stacji lub przystanku/-ów: \_\_\_\_\_

Data i godzina nieprawidłowości: \_\_/\_\_/\_\_\_\_ godz. \_\_\_\_\_

Źródło: nieprawidłowość ujawniona we własnym zakresie przez Przewoźnika / nieprawidłowość zgłoszona przez Podróżnego / nieprawidłowość wskazana przez inny podmiot zewnętrzny (niepotrzebne skreślić lub usunąć)

Nazwa komórki organizacyjnej oraz imię i nazwisko  
pracownika zgłaszającego nieprawidłowość:

\_\_\_\_\_

Załączone dowody:

ZAŁĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

## ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO UTRZYMANIA MIĘDZYTORZY

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 13 Decyzji.
2. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika bez udziału przedstawiciela Zarządcy, Przewoźnik składa niezwłocznie pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i dokumentacją fotograficzną potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość pocztą elektroniczną na adres e-mail Zarządcy – właściwej terenowo jednostce organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](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 umowne w wysokości:
  - 1) 20,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 3 do 7 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
  - 2) 50,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 7 do 14 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
  - 3) 500,00 zł jednorazowo, jeżeli nieprawidłowość zostanie usunięta powyżej 14 dnia od otrzymania zgłoszenia.
5. Przewoźnik naliczać będzie kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 3 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.

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

W przypadku niepotwierdzenia zasadności nieprawidłowości zgłoszonej przez Przewoźnika, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do poinformowania o tym Przewoźnika w terminie 3 dni od daty jej wpływu.
7. Kary umowne, o których mowa w ust. 4, 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 sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

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

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu uruchomienia pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem zasad określonych w podrozdziale 6.3.1. ust. 1 Regulaminu oraz postanowień instrukcji Ir-1 § 14 ust. 6.
2. Przewoźnik po otrzymaniu dowodnej informacji (Nr rozmowy – **Załącznik nr 7.1** – kolumna 9) z ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 72 godzin (od pozyskania informacji) na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.  
W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.
3. Zarządca prowadzi rejestr ujawnionych przypadków, uruchomionych przez Przewoźnika pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, bez powiadomienia właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym podczas planowania dyspozytorskiego lub dyżurnego ruchu podczas zgłaszania gotowości do odjazdu.
4. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad” według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 7.1**.
5. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości 1 000,00 zł za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 200,00 zł za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.
6. Kary umowne, o których mowa w ust. 5, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia Przewoźnikowi noty obciążeniowej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

**ZALĄCZNIK NR 7.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK**  
**O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU**  
**OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

**ZESTAWIENIE URUCHOMIONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGÓW Z PRZESYŁKĄ NADZWYCZAJNĄ**  
**Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika .....

Lp.	Data uruchomienia	Rodzaj pociągu	Nr pociągu	Relacja pociągu	Stwierdzona nieprawidłowość:			Nr rozmowy wyjaśniającej Zarządca – Przewoźnik (według dziennika dyspozytorskiego R-217)	Liczba pociągów z nieprawidłowością dot.:	
					data	miejsce (nazwa stacji, podg, itd.)	rodzaj nieprawidłowości		przesyłek nadzwyczajnych, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]	przesyłek nadzwyczajnych, w przypadku pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]</b>										
<b>Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]</b>									<b>1 000,00</b>	<b>200,00</b>
<b>Kwota kary umownej [zł]</b>										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko): .....

Tel: .....

Dnia: .....

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

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

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tego tytułu.
2. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 24 godzin od zakończenia realizacji rozkładu jazdy na adres e-mail: dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.  
W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.
3. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad”, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 8.1**.
4. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 500,00 zł.
5. Nie podlegają karze umownej przypadki, gdy:
  - 1) przed uruchomieniem pociągu lub w trakcie realizacji rozkładu jazdy (na stacji w trasie pociągu, mając zaplanowany postój założony w rozkładzie jazdy przez Przewoźnika), Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany Rozkład Jazdy lub Uzupełniający Rozkład Jazdy pod warunkiem dalszej realizacji rozkładu jazdy zgodnie z parametrami uzyskanymi w zmodyfikowanym lub uzupełniającym rozkładzie jazdy;
  - 2) inny rodzaj pojazdu trakcyjnego wynikał z defektu pojazdu trakcyjnego lub z bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu.
6. Kary umowne, 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 sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

**ZALĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK**  
**O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU**  
**OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

**ZESTAWIENIE URUCHOMIONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGÓW Z INNYM RODZAJEM POJAZDU TRAKCYJNEGO I/LUB**  
**ZWIĘKSZONĄ MASĄ BRUTTO POCIĄGU Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika .....

Lp.	Data	Nr pociągu	Rodzaj pociągu	Rodzaj rozkładu jazdy (RRJ/IRJ)	Relacja pociągu		Rodzaj nieprawidłowości:				Odcinek, na którym wystąpiła zmiana parametrów *):
							seria pojazdu trakcyjnego		całkowita masa brutto pociągu		
					stacja początkowa	stacja końcowa	plan	rzecz.	plan	rzecz.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]</b>											
<b>Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]</b>											<b>500,00</b>
<b>Kwota kary umownej [zł]</b>											

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko): .....

Tel: .....

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

**ZAŁĄCZNIK NR 9 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

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

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



**ZALĄCZNIK NR 9.1** DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

## ZESTAWIENIE ODWOŁANYCH TRAS POCIĄGÓW PRZEWOŹNIKA Z PRZYCZYN LEŻĄCYCH PO STRONIE ZARZĄDCY

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika .....

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

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko) .....

Tel: .....

Dnia: .....

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

.....

(pieczęćka i podpis)

\*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

**ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

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

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu wykorzystywania zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz korzystania z OIU z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie ich zamawiania, o których mowa w podrozdziale 4.2. ust. 21-29 Regulaminu oraz rozdziale 3 Regulaminu OIU.
2. Zarządca prowadzi rejestr zamawianej zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz dostępu do OIU, z podziałem na usługi realizowane na bazie zamówień składanych przez Przewoźnika i usługi realizowane na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy.
3. Poprzez usługę rozumie się jedną pozycję w zestawieniach (manewry, postoje składów) generowanych z Modułu OIU a stanowiących załączniki do faktury za dany okres rozliczeniowy.
4. Zarządca na podstawie prowadzonego rejestru, o którym mowa w ust. 2, wyznacza % usług realizowanych na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy w stosunku do wszystkich usług zrealizowanych przez Przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.
5. Rejestr, o którym mowa w ust. 2 prowadzony jest oddzielnie dla wszystkich manewrów oraz dla wszystkich postojów (w tym postojów świadczonych w ramach OIU Tory postojowe oraz OIU Tory ładunkowe).
6. W przypadku, gdy dla danego okresu rozliczeniowego wyznaczony wskaźnik, o którym mowa w ust. 4, dla manewrów lub postojów, będzie równy lub większy niż 80% (tj. co najmniej 80% usług w danym okresie rozliczeniowym było zamawianych w trybie awaryjnym przez Zarządcę), Zarządca przekaze Przewoźnikowi informację o wysokości tego wskaźnika i w przypadku powtórzenia się analogicznej sytuacji w kolejnym okresie rozliczeniowym, obciąży Przewoźnika karą umowną.
7. W przypadku, gdy pracownik Zarządcy złożył zamówienie w trybie awaryjnym i nie podjął złożonych przez Przewoźnika wniosków o zamówienie zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz dostępu do OIU, przy wyliczaniu wskaźnika o którym mowa w ust. 4, będzie to traktowane jak wniosek złożony przez Przewoźnika.
8. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną, której wysokość uzależniona jest od liczby świadczonych usług w danym okresie rozliczeniowym, według poniższych przedziałów:
  - 1) 4 000,00 zł gdy zrealizowano do 250 usług;
  - 2) 8 000,00 zł gdy zrealizowano powyżej 250 usług.
9. Kary umowne, o których mowa w ust. 8, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

**ZALĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU  
OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

## **PROCEDURA ROZLICZANIA REKOMPENSATY ZA OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW**

1. Zgodnie z zasadami rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, Przewoźnik wystawia Zarządcy w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Zarządcy podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 i wysłana do Biura Rachunkowości Wydział OCR i zarządzania elektronicznym obiegiem faktur z dopiskiem „dotyczy IES”.
2. Zarządca wystawia Przewoźnikowi w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Przewoźnika podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na „PKP Intercity” S.A., 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A i wysłana na powyższy adres.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów, [punktualność.pkpplk@intercity.pl](mailto:punktualność.pkpplk@intercity.pl).
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika: 42 1140 1010 0000 2606 8600 1005, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

ZAŁĄCZNIK NR 12 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

## ZASADY UDOSTĘPNIANIA PRZEWOŹNIKOWI DANYCH POPRAZ APLIKACJĘ SEPE2

### A. Przedmiot udostępniania

1. Zarządca świadczy na rzecz Przewoźnika usługę polegającą na udostępnianiu na terminalach komputerowych Przewoźnika danych dotyczących planowego i zrealizowanego rozkładu jazdy pociągów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi Przewoźnika (dalej: „Usługa”) poprzez Aplikację SEPE2, w zakresie informacji zawartych w ust. 2, zgodnie z listą użytkowników stanowiącą **Załącznik nr 12.1**.
2. W zakres świadczonej Usługi wchodzi:
  - 1) Moduł **Planowanie** – planowanie dyspozytorskie konieczne przed uruchomieniem pociągów rejestrowane przez Przewoźnika w systemie. W module tym rejestrowane są również informacje o przewozie TWR oraz przesyłek nadzwyczajnych (**moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**);
  - 2) Moduł **Wykres ruchu** – wizualizacja przebiegów i lokalizacji pociągów umożliwiająca Przewoźnikowi bieżące śledzenie wykonania rozkładu jazdy pociągów na wykresie dyspozytorskim rzeczywistego biegu pociągów wraz z udostępnieniem informacji dodatkowych dot. planowych i awaryjnych zamknięć torowych, pośrednich punktów rozkładowych, ograniczeń R307 oraz realizowanych przesyłek PN, TN, TWR;
  - 3) Moduł **Autoryzacja** – umożliwia analizowanie wielkości i przyczyn opóźnień, autoryzowanie (potwierdzanie) wykonania przejazdu, składanie reklamacji w zakresie jakości wykonania rozkładu jazdy pociągów (**moduł udostępniany w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**);
  - 4) Moduł **Plan Wykonania (Jakość)** – udostępniający Przewoźnikowi możliwość generowania raportów zawierających rozliczenia z tytułu jakości wykonania rozkładu jazdy pociągów. W module dostępne są szczegółowe informacje dot. bilingu, należności i zobowiązań w zakresie wzajemnego rozliczenia planu wykonania rozkładu jazdy pomiędzy Zarządcą, Przewoźnikiem a innymi przewoźnikami kolejowymi;
  - 5) Moduł **Zestawienia danych (Raporty)** – udostępniający Przewoźnikowi raporty zawierające szczegółowe dane w zakresie planowego i rzeczywistego przebiegu pociągów, dane o wielkości i przyczynach opóźnień dla poszczególnych pociągów oraz informacje o pracy eksploatacyjnej pociągów Przewoźnika;
  - 6) Moduł **Książka Wydarzeń i Wypadków** – umożliwiający Przewoźnikowi dostęp do bieżących informacji dotyczących trudności eksploatacyjnych występujących na sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę.

### B. Licencja

3. Zarządca oświadcza, iż przysługują mu wszelkie prawa autorskie, w tym prawa majątkowe i prawa zależne do Aplikacji SEPE2, a która stanowi utwór w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r.





- o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2509, z późn. zm.; dalej: „Ustawa o prawach autorskich”).
4. Zarządca oświadcza, iż w związku z wydaniem i wykonaniem Decyzji nie zostaną naruszone prawa osób trzecich, w tym w szczególności przysługujące im prawa autorskie.
  5. Zarządca z dniem wydania Decyzji udziela Przewoźnikowi niewyłącznej licencji na korzystanie z Aplikacji SEPE2, wraz ze wszelkimi modyfikacjami i aktualizacjami wprowadzonymi do aplikacji w czasie obowiązywania Decyzji Licencja udzielana jest na okres obowiązywania Decyzji.
  6. Licencja obejmuje prawo do korzystania przez Przewoźnika z Aplikacji SEPE2, na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w dniu wydania Decyzji, w tym określonych w art. 50 Ustawy o prawach autorskich, a w szczególności:
    - 1) korzystanie z utworu zgodnie z przeznaczeniem;
    - 2) wprowadzanie utworu do pamięci komputerów;
    - 3) odtwarzanie i wyświetlanie utworu na komputerach;
    - 4) stosowanie, wyświetlanie, przekazywanie i przechowywanie utworu niezależnie od formatu, systemu lub standardu;
    - 5) trwałe lub czasowe utrwalanie w całości lub w części, w tym wprowadzanie do pamięci komputera oraz trwałe lub czasowe utrwalanie zapisów.
  7. Licencja na korzystanie z Aplikacji SEPE2 łącznie na wszystkich polach eksploatacji wskazanych powyżej zostanie opłacona przez Przewoźnika w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 31.

#### **C. Zobowiązania Stron Usługi**

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

#### **D. Warunki świadczenia Usługi**

11. Zmiana liczby użytkowników Aplikacji SEPE2 wskazanych w **Załączniku nr 12.1.** nie wymaga zmian do Decyzji i będzie się odbywała na podstawie zgłoszeń Przewoźnika, składanych drogą elektroniczną do Zarządcy zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 12.2.**, na adres e-mail: support@plk-sa.pl.
12. Do zgłaszania zmian liczby użytkowników (aktywowania i dezaktywowania kont użytkowników)

- oraz zmian zakresu nadanych uprawnień upoważnione są osoby Przewoźnika wskazane w ust. 21 pkt 1 oraz dodatkowo osoby uprawnione do reprezentacji Przewoźnika.
13. Zarządca w ciągu 5 dni roboczych od otrzymania od Przewoźnika zgłoszenia dokona aktywacji nowego konta użytkownika, dezaktywacji konta istniejącego lub zmiany zakresu nadanych uprawnień i przekaze Przewoźnikowi potwierdzenie zrealizowania zgłoszenia drogą elektroniczną na adres e-mail: [plk.sepe2@intercity.pl](mailto:plk.sepe2@intercity.pl).
  14. Zasady zmiany haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2:
    - 1) Użytkownik Przewoźnika otrzymuje od Zarządcy **Login i Hasło startowe** do Aplikacji SEPE2, założone w systemie Active Directory Zarządcy. Hasło startowe wymaga zmiany przez użytkownika przy pierwszym logowaniu do Aplikacji SEPE2;
    - 2) System Active Directory, który umożliwia Zarządcy zarządzanie kontami dostępowymi użytkowników do Aplikacji SEPE2 wymaga zmiany hasła co 30 dni. Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika zobowiązany jest zmienić hasło w tym terminie;
    - 3) Użytkownik Aplikacji SEPE2 ze strony Przewoźnika może samodzielnie zmienić hasło dostępowe wcześniej niż po upływie 30 dni od ostatniej zmiany za pośrednictwem strony internetowej Zarządcy:  
<https://sts.plk-sa.pl/adfs/portal/updatepassword>;
    - 4) Zarządca wymaga od użytkowników Aplikacji SEPE2 stosowania haseł skomplikowanych, trudnych do przewidzenia/odgadnięcia. Hasło powinno składać się z liter, cyfr i znaków specjalnych, o długości co najmniej 10 znaków. Nowe hasło nie może być podobne do poprzedniego.
  15. Przewoźnik zobowiązuje się do zapewnienia zachowania w poufności przez uprawnionych użytkowników, otrzymanych od Zarządcy, loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2 wykorzystywanych w procesach identyfikacji i uwierzytelnienia tożsamości. Obowiązek zachowania w poufności loginów oraz haseł dostępowych do Aplikacji SEPE2, obejmuje w szczególności zakaz ich udostępniania osobom trzecim oraz zapisywania lub pozostawiania w miejscu, w którym mogłyby mieć do nich dostęp osoby nieupoważnione.
  16. Przewoźnik zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji kont użytkowników Aplikacji SEPE2 i informowania Zarządcy o konieczności usunięcia istniejącego lub utworzenia nowego konta użytkownika.
  17. Zarządca zobowiązuje się do sporządzania na wniosek Przewoźnika zestawienia liczby aktywnych kont użytkowników Aplikacji SEPE2 oraz przekazywania ich drogą elektroniczną na adres e-mail, o którym mowa w ust. 13, w terminie do 5 dni roboczych od daty otrzymania wniosku.
  18. Logowanie użytkowników Przewoźnika do Aplikacji SEPE2 powinno odbywać się wyłącznie na zaufanym urządzeniu, na którym funkcjonuje poprawnie skonfigurowane, aktualne oprogramowanie antywirusowe.
  19. Przewoźnik może korzystać z Aplikacji SEPE2 wyłącznie bezpośrednio poprzez przeglądarkę internetową. Niedozwolone jest korzystanie z jakiegokolwiek części Aplikacji SEPE2 w inny sposób.
  20. Do poprawnego działania Aplikacji SEPE 2 zalecana jest przeglądarka Google Chrome w najnowszej dostępnej wersji. Podczas korzystania z Aplikacji SEPE2 zalecane jest wyłączenie dla domeny [sepe.plk-sa.pl](https://sepe.plk-sa.pl) dodatków służących do "zwiększania prywatności przeglądania stron Internetowych", gdyż mogą one zaburzyć funkcjonowanie aplikacji.
  21. Do koordynowania spraw związanych ze świadczeniem Usługi Strony wyznaczają następujące osoby:
    - 1) ze strony Przewoźnika:
      - a) -- tel.: --

e-mail: ☒--☒@intercity.pl

b) ☒--☒ tel.: ☒--☒

e-mail: ☒--☒@intercity.pl

2) ze strony Zarządcy:

a) ☒--☒ tel.: ☒--☒

e-mail: ☒--☒@plk-sa.pl

b) ☒--☒ tel.: ☒--☒

e-mail: ☒--☒@plk-sa.pl

22. Strony Decyzji zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego świadczenia Usługi.

#### **E. SLA (Service Level Agreement)**

23. Zarządca przekazuje Przewoźnikowi następujące kanały komunikacji do zgłaszania awarii Aplikacji SEPE2, dostępne 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu:

1) +48 32-719-32-32 - wydzielony numer telefoniczny;

2) support@plk-sa.pl - adres poczty elektronicznej.

24. Przewoźnik zgłasza powstałą awarię niezwłocznie po jej stwierdzeniu.

25. Czas reakcji i usunięcia awarii nie będzie trwał dłużej niż 48 godzin i będzie liczony od momentu zgłoszenia awarii przez Przewoźnika.

26. Awarię uznaje się za usuniętą po poinformowaniu o tym fakcie Przewoźnika drogą elektroniczną na adres e-mail podany w zgłoszeniu oraz dodatkowo na adresy e-mail osób koordynujących świadczenie Usługi, podanych w ust. 21 pkt 1. Informacja taka będzie zawierała numer zgłoszenia, datę i godzinę zgłoszenia oraz datę i godzinę usunięcia awarii.

27. Do czasu niedostępności Usługi nie wlicza się:

1) okresu planowanych prac konserwacyjnych, o których Zarządca poinformuje Przewoźnika ze stosownym wyprzedzeniem nie krótszym niż 1 dzień roboczy, przy czym stałe okno serwisowe dla Aplikacji SEPE2 przypada w pierwszą środę każdego miesiąca w godz. 19.00 – 23.00;

2) niedostępności Usługi spowodowanej siłą wyższą, rozumianą jako zdarzenie nadzwyczajne, zewnętrzne, pozostające poza kontrolą Zarządcy, niemożliwe do przewidzenia i niemożliwe do zapobieżenia.;

3) przerwy w świadczeniu usługi spowodowanej uszkodzeniem urządzeń telekomunikacyjnych, za które Strony nie ponoszą winy.

28. Usługa będzie świadczona w trybie 24/7 wraz z gwarancją na działanie Aplikacji SEPE 2 na poziomie 99,4% w skali rocznej. Do obliczania poziomu SLA nie wlicza się przerw w działaniu usługi, o których mowa w ust. 27.

29. Strona nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie Usługi, jeżeli zostało to spowodowane siłą wyższą.

30. Strona powołująca się na siłę wyższą jest zobowiązana zawiadomić niezwłocznie drugą Stronę w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym, zarówno o zaistnieniu, jak i ustaniu okoliczności uznawanych za siłę wyższą ze wskazaniem przewidywanego czasu trwania przeszkody oraz do przedstawienia w terminie 5 dni po ustąpieniu stanu siły wyższej dowodów potwierdzających ich wystąpienie.

## **F. Wynagrodzenie i sposób rozliczeń**

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

- 1) za dostęp do informacji zawartych w module **Wykres ruchu** – opłata miesięczna w kwocie **250,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
- 2) za dostęp do informacji zawartych w module **Plan Wykonania (Jakość)** – opłata miesięczna w kwocie **126,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
- 3) za dostęp do informacji zawartych w module **Zestawienia danych (Raporty)** – opłata miesięczna w kwocie **333,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu;
- 4) za dostęp do informacji zawartych w module **Książka Wydarzeń i Wypadków** – opłata miesięczna w kwocie **126,00 zł netto** za każde aktywne konto użytkownika posiadające uprawnienia dostępowe do ww. modułu.

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

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

32. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 31 liczone będzie od dnia aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu Aplikacji SEPE2. W przypadku aktywacji w trakcie trwania okresu rozliczeniowego wynagrodzenie będzie naliczane w proporcji do miesięcznego wynagrodzenia tj. 1/30 za każdy dzień aktywacji konta użytkownika lub nadania uprawnień do określonego modułu.
33. Brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, przez okres dłuższy niż 24 godziny powoduje zmniejszenie ceny jednostkowej za każde konto użytkownika o 1/30 wynagrodzenia określonego w ust. 31, za każdy dzień braku możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2.
34. Przewoźnik zgłasza brak możliwości użytkowania Aplikacji SEPE2 drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w ust. 23 pkt 2.
35. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia powstałe w realizacji Usługi w przypadku przekazania niekompletnych lub błędnych danych. W takich przypadkach nie powoduje to zmniejszenia wynagrodzenia Zarządcy.
36. W przypadku naruszenia przez Przewoźnika zapisów:
  - 1) ust. 10 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **10 000,00 zł** za każdy przypadek naruszenia;
  - 2) ust. 15 – Przewoźnik zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **500,00 zł** za każdy przypadek naruszenia.

Kary umowne, o których mowa w pkt 1 i 2, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku, gdy termin płatności przypada w sobotę lub w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest sobotą, ani dniem wolnym od pracy.

37. Przewoźnik nie może przenosić praw, wierzytelności i obowiązków wynikających z zasad świadczenia Usługi na osoby trzecie, w tym w szczególności Przewoźnik nie jest uprawniony do oddania Aplikacji SEPE2 do bezpłatnego używania osobom trzecim. W razie naruszenia powyższego obowiązku, Wykonawca ma prawo wypowiedzieć świadczenie Usługi w trybie



natychmiastowym bez zachowania terminów wypowiedzenia, bez prawa do odszkodowania.

38. Za pogorszenie dostępności Aplikacji SEPE 2 wskazanej w ust. 28, Zarządca zobowiązany będzie do zapłaty kary umownej w kwocie **200,00 zł** (słownie: dwieście złotych 00/100) za każde 0,1% pogorszenia dostępności systemu.

#### **G. Częściowe wypowiedzenie świadczonej Usługi poprzez Aplikację SEPE2**

39. Zarządca ma prawo do częściowego wypowiedzenia świadczenia Usługi, w trybie natychmiastowym bez zachowania terminu wypowiedzenia i bez prawa Przewoźnika do odszkodowania, z ważnych powodów. W szczególności, za ważne powody Strony uznają następujące zdarzenia:
- 1) nieuregulowanie przez Przewoźnika wynagrodzenia za dwa pełne miesiące świadczenia Usługi,
  - 2) niezupelnienie/brak wpłaty gwarancji finansowej zgodnie z zasadami określonymi w § 14 Decyzji, w zakresie dotyczącym Usługi,
  - 3) naruszenie przez Przewoźnika obowiązku określonego w ust. 36,
  - 4) brak staranności i profesjonalizmu Przewoźnika oraz naruszenie zasad uczciwości przez Przewoźnika między innymi w planowaniu pociągów do uruchomienia, analizowaniu wielkości i przyczyn opóźnień, autoryzowaniu (potwierdzaniu) wykonania przejazdu,
  - 5) wystąpienie uzasadnionej oceny, że cel świadczonej Usługi nie zostanie osiągnięty z winy Przewoźnika,
  - 6) wykonywanie przez Przewoźnika Decyzji w zakresie korzystania z Usługi w sposób nieprawidłowy lub sprzeczny z postanowieniami Decyzji
40. W przypadku częściowego wypowiedzenia świadczenia Usług przez Zarządcę, o której mowa w ust. 37, pozostałe postanowienia Decyzji zachowują swoją ważność i nadal obowiązują.
41. Do zobowiązań Stron dotyczących Usługi, w tym do częściowego wypowiedzenia Usług przez Zarządcę, o którym mowa w ust. 37, nie stosuje trybu przewidzianego w § 19 ust. 7 Decyzji.

**ZALĄCZNIK NR 12.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK**  
**O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU**  
**OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024**

### WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW APLIKACJI SEPE2

Lp.	Imię	Nazwisko	Login	Uprawnienia*	Adres e-mail	Nr telefonu	Obszar działania (jeśli występuje, np. Zakład Spółki)	Lokalizacja (opcjonalnie)
1	✂--✂	✂--✂	SRJ002409	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
2	✂--✂	✂--✂	SRJ002414	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
3	✂--✂	✂--✂	SRJ002421	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
4	✂--✂	✂--✂	SRJ002429	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
5	✂--✂	✂--✂	SRJ002430	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
6	✂--✂	✂--✂	SRJ002435	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD CENTRALNY	
7	✂--✂	✂--✂	SRJ002436	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD ZACHODNI	
8	✂--✂	✂--✂	SRJ002440	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
9	✂--✂	✂--✂	SRJ002442	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
10	✂--✂	✂--✂	SRJ002443	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
11	✂--✂	✂--✂	SRJ002445	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
12	✂--✂	✂--✂	SRJ002447	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
13	✂--✂	✂--✂	SRJ002449	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
14	✂--✂	✂--✂	SRJ002450	5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
15	✂--✂	✂--✂	SRJ002453	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
16	✂--✂	✂--✂	SRJ002458	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
17	✂--✂	✂--✂	SRJ002459	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	

18	✂--✂	✂--✂	SRJ002460	1,2,3,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
19	✂--✂	✂--✂	SRJ002461	1,2,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
20	✂--✂	✂--✂	SRJ002463	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
21	✂--✂	✂--✂	SRJ002465	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
22	✂--✂	✂--✂	SRJ002467	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
23	✂--✂	✂--✂	SRJ002468	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
24	✂--✂	✂--✂	SRJ002472	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
25	✂--✂	✂--✂	SRJ002474	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
26	✂--✂	✂--✂	SRJ002478	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
27	✂--✂	✂--✂	SRJ002480	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
28	✂--✂	✂--✂	SRJ002482	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
29	✂--✂	✂--✂	SRJ002483	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
30	✂--✂	✂--✂	SRJ002489	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
31	✂--✂	✂--✂	SRJ002490	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
32	✂--✂	✂--✂	SRJ002491	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
33	✂--✂	✂--✂	SRJ002492	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
34	✂--✂	✂--✂	SRJ002503	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
35	✂--✂	✂--✂	SRJ002504	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
36	✂--✂	✂--✂	SRJ002512	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
37	✂--✂	✂--✂	SRJ002516	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
38	✂--✂	✂--✂	SRJ002526	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
39	✂--✂	✂--✂	SRJ002527	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
40	✂--✂	✂--✂	SRJ002528	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTYWY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
41	✂--✂	✂--✂	SRJ002530	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
42	✂--✂	✂--✂	SRJ002532	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	

43	✂--✂	✂--✂	SRJ002533	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
44	✂--✂	✂--✂	SRJ002534	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
45	✂--✂	✂--✂	SRJ002538	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
46	✂--✂	✂--✂	SRJ002549	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
47	✂--✂	✂--✂	SRJ002552	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
48	✂--✂	✂--✂	SRJ002557	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
49	✂--✂	✂--✂	SRJ002560	2,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
50	✂--✂	✂--✂	SRJ002561	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
51	✂--✂	✂--✂	SRJ002563	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
52	✂--✂	✂--✂	SRJ002566	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
53	✂--✂	✂--✂	SRJ002570	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
54	✂--✂	✂--✂	SRJ002573	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
55	✂--✂	✂--✂	SRJ002576	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
56	✂--✂	✂--✂	SRJ002578	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
57	✂--✂	✂--✂	SRJ002579	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD CENTRALNY	
58	✂--✂	✂--✂	SRJ002581	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
59	✂--✂	✂--✂	SRJ002582	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
60	✂--✂	✂--✂	SRJ002585	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
61	✂--✂	✂--✂	SRJ002591	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
62	✂--✂	✂--✂	SRJ002596	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
63	✂--✂	✂--✂	SRJ002599	2,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
64	✂--✂	✂--✂	SRJ002601	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD CENTRALNY	
65	✂--✂	✂--✂	SRJ002612	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO TABORU	
66	✂--✂	✂--✂	SRJ003055	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
67	✂--✂	✂--✂	SRJ003117	5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD CENTRALNY	

68	✂--✂	✂--✂	SRJ003136	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
69	✂--✂	✂--✂	SRJ003150	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
70	✂--✂	✂--✂	SRJ003437	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
71	✂--✂	✂--✂	SRJ003446	2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO BEZPIECZEŃSTWA	
72	✂--✂	✂--✂	SRJ003502	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
73	✂--✂	✂--✂	SRJ003507	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
74	✂--✂	✂--✂	SRJ003540	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
75	✂--✂	✂--✂	SRJ003777	1,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZWOJU BIZNESU	
76	✂--✂	✂--✂	SRJ003778	1,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZWOJU BIZNESU	
77	✂--✂	✂--✂	SRJ003789	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
78	✂--✂	✂--✂	SRJ003799	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
79	✂--✂	✂--✂	SRJ003846	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
80	✂--✂	✂--✂	SRJ003848	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
81	✂--✂	✂--✂	SRJ003852	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
82	✂--✂	✂--✂	SRJ003853	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
83	✂--✂	✂--✂	SRJ003855	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
84	✂--✂	✂--✂	SRJ003856	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
85	✂--✂	✂--✂	SRJ003858	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
86	✂--✂	✂--✂	SRJ003861	3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
87	✂--✂	✂--✂	SRJ003876	1,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		INFOLINIA NETIA	
88	✂--✂	✂--✂	SRJ003962	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
89	✂--✂	✂--✂	SRJ004057	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
90	✂--✂	✂--✂	SRJ004078	3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
91	✂--✂	✂--✂	SRJ004124	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
92	✂--✂	✂--✂	SRJ004196	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
93	✂--✂	✂--✂	SRJ004197	3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	

94	✂--✂	✂--✂	SRJ004227	1	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
95	✂--✂	✂--✂	SRJ004228	1	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
96	✂--✂	✂--✂	SRJ004229	1	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
97	✂--✂	✂--✂	SRJ004230	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
98	✂--✂	✂--✂	SRJ004255	1,3	✂--✂@intercity.pl		INFOLINIA NETIA	
99	✂--✂	✂--✂	SRJ004266	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
100	✂--✂	✂--✂	SRJ004269	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
101	✂--✂	✂--✂	SRJ004275	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
102	✂--✂	✂--✂	SRJ004278	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
103	✂--✂	✂--✂	SRJ004293	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
104	✂--✂	✂--✂	SRJ004379	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
105	✂--✂	✂--✂	SRJ004380	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
106	✂--✂	✂--✂	SRJ004590	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
107	✂--✂	✂--✂	SRJ004708	1,3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
108	✂--✂	✂--✂	SRJ004710	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
109	✂--✂	✂--✂	SRJ004781	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁUDNIOWY	
110	✂--✂	✂--✂	SRJ004787	1,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTUR Y I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
111	✂--✂	✂--✂	SRJ004860	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
112	✂--✂	✂--✂	SRJ004861	3	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZLICZEŃ I WINDYKACJI	
113	✂--✂	✂--✂	SRJ004928	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
114	✂--✂	✂--✂	SRJ004930	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
115	✂--✂	✂--✂	SRJ004945	5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
116	✂--✂	✂--✂	SRJ004946	5	✂--✂@intercity.pl		BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
117	✂--✂	✂--✂	SRJ004955	6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO BEZPIECZENSTWA	
118	✂--✂	✂--✂	SRJ005019	5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	

119	✂--✂	✂--✂	SRJ005021	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
120	✂--✂	✂--✂	SRJ005033	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
121	✂--✂	✂--✂	SRJ005039	1,3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
122	✂--✂	✂--✂	SRJ005040	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
123	✂--✂	✂--✂	SRJ005041	3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
124	✂--✂	✂--✂	SRJ005042	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
125	✂--✂	✂--✂	SRJ005068	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
126	✂--✂	✂--✂	SRJ005091	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
127	✂--✂	✂--✂	SRJ005127	1,3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
128	✂--✂	✂--✂	SRJ005171	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO AUDYTU WEWNĘTRZNEGO I KONTROLI	
129	✂--✂	✂--✂	SRJ005172	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO AUDYTU WEWNĘTRZNEGO I KONTROLI	
130	✂--✂	✂--✂	SRJ005182	1,2,3,5	✂--✂@intercity.pl		INFOLINIA ARTERIA	
131	✂--✂	✂--✂	SRJ005196	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
132	✂--✂	✂--✂	SRJ005235	5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
133	✂--✂	✂--✂	SRJ005266	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
134	✂--✂	✂--✂	SRJ005345	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
135	✂--✂	✂--✂	SRJ005346	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
136	✂--✂	✂--✂	SRJ005348	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
137	✂--✂	✂--✂	SRJ005368	5	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
138	✂--✂	✂--✂	SRJ005369	2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
139	✂--✂	✂--✂	SRJ005390	5	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZWOJU BIZNESU	
140	✂--✂	✂--✂	SRJ005410	6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
141	✂--✂	✂--✂	SRJ005415	1	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
142	✂--✂	✂--✂	SRJ500038	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
143	✂--✂	✂--✂	SRJ500096	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	

144	✂--✂	✂--✂	SRJ500131	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD CENTRALNY	
145	✂--✂	✂--✂	SRJ500161	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZWOJU BIZNESU	
146	✂--✂	✂--✂	SRJ500171	1,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
147	✂--✂	✂--✂	SRJ500175	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZWOJU BIZNESU	
148	✂--✂	✂--✂	SRJ500200	1,3,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
149	✂--✂	✂--✂	SRJ500208	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
150	✂--✂	✂--✂	SRJ500244	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD CENTRALNY	
151	✂--✂	✂--✂	SRJ500268	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZWOJU BIZNESU	
152	✂--✂	✂--✂	SRJ500278	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD ZACHODNI	
153	✂--✂	✂--✂	SRJ500358	1,5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZWOJU BIZNESU	
154	✂--✂	✂--✂	SRJ500399	1,2,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
155	✂--✂	✂--✂	SRJ500406	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
156	✂--✂	✂--✂	SRJ500407	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD ZACHODNI	
157	✂--✂	✂--✂	SRJ500408	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
158	✂--✂	✂--✂	SRJ500410	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
159	✂--✂	✂--✂	SRJ500411	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
160	✂--✂	✂--✂	SRJ500413	4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
161	✂--✂	✂--✂	SRJ500414	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
162	✂--✂	✂--✂	SRJ500415	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
163	✂--✂	✂--✂	SRJ500416	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
164	✂--✂	✂--✂	SRJ500417	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
165	✂--✂	✂--✂	SRJ500418	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
166	✂--✂	✂--✂	SRJ500419	4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
167	✂--✂	✂--✂	SRJ500430	1,2,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
168	✂--✂	✂--✂	SRJ500455	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	



## \*) - Uprawnienia:

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

ZALĄCZNIK NR 12.2 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB  
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

### FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY DOSTĘPU DO APLIKACJI SEPE2

Na podstawie ust. 11 **Załącznika nr 12** do decyzji znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK proszę o dokonanie następujących zmian dostępu do Aplikacji SEPE2:

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

\*) - Skrót opisu zakresu zmian:

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

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

\*\*\*) - Uprawnienia:

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

ZAŁĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO PRZEWOZU OSÓB  
W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW 2023/2024

## WZÓR GWARANCJI BANKOWEJ/UBEZPIECZENIOWEJ

### GWARANCJA BANKOWA/UBEZPIECZENIOWA

NR .....

#### GWARANT:

.....

z siedzibą ....., przy ul. ...., nr-....., przy ul. ....,

wpisana do ..... pod numerem .....

posiadająca numer NIP .....

#### BENEFICJENT:

##### **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

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

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

o kapitale zakładowym w wysokości ..... zł w całości wpłaconym,

#### PRZEWOŹNIK:

.....

z siedzibą ....., przy ul. ...., nr-....., przy ul. ....,

wpisana do ..... pod numerem .....

posiadająca numer NIP .....

Niniejsza gwarancja (zwana dalej "Gwarancją") została wystawiona na zlecenie ..... (*nazwa podmiotu*), w celu zabezpieczenia zobowiązań finansowych Przewoźnika wynikających z Decyzji znak: DRR-WRRR,712.4.2023.AKK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy

pociągów 2023/2024 z dnia ..... roku, która została zawarta pomiędzy Przewoźnikiem a Beneficjentem (zwanej dalej „Umową”).

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

I. w ramach usługi dotyczącej dostępu do infrastruktury kolejowej:

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

II. w ramach usługi dotyczącej Aplikacji SEPE2:

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

Gwarant dokona zapłaty z tytułu Gwarancji na wskazany rachunek bankowy Beneficjenta w terminie 7 dni (słownie: siedmiu dni) od dnia doręczenia Gwarantowi pierwszego żądania zapłaty w formie pisemnej lub w formie dokumentu elektronicznego zawierającego oświadczenie Beneficjenta, że żądana kwota jest należna z tytułu Gwarancji ze względu na niewywiązanie się częściowo lub całkowicie z zobowiązań finansowych wynikających z Umowy, w zakresie usług dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej lub usług Aplikacja SEPE2.

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

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

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

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

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

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

Gwarancja wygasa automatycznie i całkowicie w przypadku:

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

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

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

Gwarancja poddana jest prawu polskiemu i jurysdykcji sądów polskich.

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

*Miejsce, data wystawienia Gwarancji*

*i podpis/podpisy osób uprawnionych*

*do reprezentowania Gwaranta*