



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 21 czerwca 2024 r.

Poz. 7

DECYZJA NR DRR-WRRR.711.1.2024.AKK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 31 maja 2024 r.

Decyzja z 31 maja 2024 r. zastępująca umowę pomiędzy PKP INTERCITY 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 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „Ustawą” oraz art. 104 § 1 oraz 162 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, działając w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwaną dalej „PKP PLK”, lub „Zarządcą”, w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy „PKP Intercity S.A”, zwaną dalej „PKP IC” lub „Przewoźnikiem”, a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2023/2024,

- I. **ustalam 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, ujęte w § 5 ust. 9 projektu negocjowanej umowy w brzmieniu nadanym Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 8 grudnia 2023 r., znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK, w których Strony nie doszły do porozumienia;**
- II. **stwierdzam wygaśnięcie Decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 8 grudnia 2023 r., znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK, z dniem wydania niniejszej decyzji.**
- III. **nadaję decyzji 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 stanowiący wzorzec umowny 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;

- 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;
- 11) **Moduł OIU** – moduł służący do rejestrowania manewrów, postoju 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 jednaście 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 odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr 202 Zarządcy.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie 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 OIUna 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 składa rezygnację z trasy pociągu.
8. Przewoźnik korzysta z infrastruktury kolejowej Zarządcy w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych oraz z OIU, na podstawie przydzielonej zdolności przepustowej.
9. Zarządca w okresie obowiązywania Decyzji wprowadza zamknięcia torowe na zasadach przewidzianych w Decyzji, Regulaminie i odpowiednich instrukcjach wymienionych w Załączniku 3.2. do Regulaminu. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić także inne ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w podrozdziale 2.5. ust. 2 pkt 4-10 i ust. 4 Regulaminu.
10. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca wprowadza zamknięcie torowe i przekazuje zastępczy rozkład jazdy pociągów w trybie i terminach określonych w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu oraz Załączniku 5.2 do Regulaminu. Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z 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 każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia, Przewoźnik obciąża Zarządcę kwotą 10 zł netto.

Zarządca przedstawi Przewoźnikowi imienny wykaz pracowników wraz z pełnioną funkcją (stanowiskiem), którym wydano zezwolenie na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, uprawniające do wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty w pociągach Przewoźnika. 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

- (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 (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 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, 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; Poznań, tel. 61 633 25 18 bzprd@intercity.pl; Gdynia, 58 721 55 17 bzgtd@intercity.pl) bądź Dyspozyturę Główną Warszawa, tel. 22 473 30 64 bzrd@intercity.pl odpowiednio:
- a) Dyspozytura Główna w Warszawie – nr tel. 22 47 33 064; 22 47 42 751; adres e-mail: bzrd.warszawa@intercity.pl,
 - b) Wydział Ekspozytury Głównej w Poznaniu – nr tel. 616 662 518; 616 331 809; adres e-mail: bzprd@intercity.pl,
 - c) Wydział Ekspozytury Głównej w Krakowie – nr tel. 12 39 33 375; 12 39 33 231; adres e-mail: bzkrd@intercity.pl,
 - d) Wydział Ekspozytury w Gdyni – nr tel. 587 215 517; 587 213 375; adres e-mail: bzgtd@intercity.pl;
- 4) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według **Załącznika nr 2**;
- 5) w zakresie udostępniania danych poprzez Aplikację SEPE2, Zarządca i Przewoźnik powiadamiają się na zasadach zawartych w **Załączniku nr 13**;
- 6) 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.pkpplk@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: ~~✉~~¹@plk-sa.pl według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**.

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**;
- 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.2**;
- 4) oświadczenie o nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**.
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko), FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej) lub CEF2 (ang. Connecting Europe Facility) – Instrument „Łącząc Europę”), analogicznie jak dla: POIiŚ (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.

¹ Oznaczenie ~~✉~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

§ 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 obciąży 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 przekazany Zarządcy do wykorzystania, pocztą elektroniczną na adres e-mail: ius@plk-sa.pl, do dnia 31 grudnia 2023 r.
Do wystawionej dla Zarządcy faktury Przewoźnik dołącza następujące załączniki:
 - 1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
 - 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta 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, Przemyśl Bakończyce, Przemyśl 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 traktacji 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, wyznaczone 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 e-mail: umowa.pkpplk@intercity.pl najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjnej i opłaty za korzystanie z OIU.
 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 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 każdą 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 dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2 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 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 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 zwykle – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte, a w przypadku użytkowników Aplikacji SEPE2 także numer telefonu kontaktowego i adres e-mail;
 - 6) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Stron wskazuje się konieczność wydania Decyzji i jej właściwą realizację zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 7) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
 - 8) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
 - 9) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Decyzji oraz przez okres, w którym Strony będą realizowały cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Decyzją lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
 - 10) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
 - 11) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
 - 12) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Strony zobowiązane są poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane przez Strony do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Stronę jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane 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 udostępnia na stronie internetowej PKP PLK pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.
2. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach radiotelefonicznych w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz 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 udostępnia na stronie internetowej PKP PLK pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie 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 1 czerwca 2024 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 X--X zł netto (słownie: X--X 00/100), X--X zł brutto (słownie: X--X).
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 nieuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” i w formie pisemnej lub w formie elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, 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 nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
- 7) **Załącznik nr 4** – Zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202;
- 8) **Załącznik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej na stacjach i przystankach osobowych wyposażonych w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej;
- 9) **Załącznik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
- 10) **Załącznik nr 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 PLK, wnioskiem z 8 marca 2024 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.23 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego za pośrednictwem e-PUAP: 11 marca 2024 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 i wskazała na sporny zapis zawarty w § 5 ust. 9 Decyzji Prezesa UTK z 8 grudnia 2023 r., znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK zwanej dalej „Decyzją z 8 grudnia 2023 r.”

Prezes UTK pismem z 15 marca 2024 r., znak: DRR-WRRR.711.1.2024.6.AKK, zawiadomił Strony o wszczęciu na wniosek PKP PLK 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 PLK z 8 marca 2024 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.23 wraz z załącznikami;
2. pismo PKP PLK z 3 stycznia 2024 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.10;
3. pismo PKP IC z 17 stycznia 2024 r., nr BPP2-070-02/2024;
4. pismo PKP PLK z 7 lutego 2024 r., nr IUS1.7010.66.2023.MN.16 (skierowane do PKP IC);
5. decyzję Prezesa UTK, znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK, z dnia 8 grudnia 2023 r. ustalającej warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przez przewoźnika kolejowego PKP IC. w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024;
6. licencję PKP IC na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz świadczenie usług trakcyjnych, nr L/034/2017;
7. certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część A, nr identyfikacyjny UE: PL1120200051;
8. certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część B, nr identyfikacyjny UE: PL1220200063;
9. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego, zwanego dalej „KRS”, dla PKP IC, nr KRS 0000296032, aktualny na dzień 13 marca 2024 r.;
10. odpis z KRS dla PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 13 marca 2024 r.;
11. autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK nr PL2120210000.

W ww. piśmie z 15 marca 2024 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK do wskazania propozycji spornego zapisu wraz z jego uzasadnieniem oraz przekazania informacji na temat skali przedmiotowego problemu tj. ilu pracownikom PKP PLK wydała w 2023 r. i planuje wydać w 2024 r. imienne zezwolenia uprawniające do wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty PKP IC oraz przekazanie informacji ile takich przejazdów jest realizowanych średnio w roku. Prezes UTK w tym samym piśmie, wezwał również PKP IC do ustosunkowania się w terminie 10 dni od otrzymania tego pisma, do wniosku PKP PLK z 8 marca 2024 r. znak: nr IUS1.7010.66.2023.MN.23. Także w tym samym piśmie, na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a., Prezes UTK wezwał Strony do uczestnictwa w zaplanowanej na 5 kwietnia 2024 r. rozprawie administracyjnej w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 22 marca 2024 r. nr IUS1.7010.66.2023.MN.41, PKP PLK wskazała proponowaną treść zapisu wraz z uzasadnieniem. Zwróciła również uwagę, że PKP IC opracowała *Zasady wstępu pracowników Zarządcy Infrastruktury do czynnej kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego (...)*, co w ocenie Zarządcy było sprzeczne z postanowieniami Decyzji. Dodatkowo w tym samym piśmie PKP PLK wskazała, że *wydała dla swoich pracowników łączną liczbę zezwoleń uprawniających do przejazdu w czynnej kabinie maszynisty w następującej ilości: w 2023 r. (rozkład jazdy pociągów 2022/2023) – 1 645 zezwoleń (liczba wszystkich zezwoleń uprawniających do przejazdu w kabinie maszynisty dla wszystkich przewoźników); w 2024 r. (rozkład jazdy pociągów 2023/2024 – według stanu na dzień 19 marca 2024 r.) – 1 531 zezwoleń, a planuje wydać ok. 1 650 zezwoleń (liczba wszystkich zezwoleń uprawniających do przejazdu w kabinie maszynisty dla wszystkich przewoźników). Pracownicy PLK SA zrealizowali średnio w 2023 roku ok. 1 550 przejazdów w czynnej kabinie*

maszynisty w pociągach PKP IC. W tym samym piśmie PKP PLK zwróciła się do Prezesa UTK o zmianę terminu przeprowadzania rozprawy administracyjnej.

Prezes UTK pismem z 27 marca 2024 r., znak: DRR-WRRR.711.1.2024.8.AKK, poinformował o zmianie terminu rozprawy administracyjnej w ww. sprawie na dzień 8 kwietnia 2024 r.

PKP IC pismem z 28 marca 2024 r., nr BPP2-070-03/2024 przedstawiła swoje stanowisko w sprawie oraz przesłała następujące załączniki:

- *Cennik usług trakcyjnych świadczonych przez PKP Intercity S;.A. na rzecz podmiotów zewnętrznych obowiązujący od dnia 1.01.2024 r. do 31.12.2024 r.*
- *Uchwałę nr 216/2024 Zarządu Spółki „PKP Intercity S.A.” z 26 marca 2024 r.;*
- *Cennik usług trakcyjnych świadczonych przez PKP Intercity S.A. na rzecz podmiotów zewnętrznych obowiązujący od dnia 1.01.2023 r. do 31.12.2023 r.;*
- *Uchwałę nr 914/2022 Zarządu Spółki „PKP Intercity S.A.” z 28 grudnia 2022 r.*

Następnie, 8 kwietnia 2024 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 nie doszły do porozumienia w sprawie zgłaszanych rozbieżności.

Prezes UTK pismem z 30 kwietnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.711.1.2024.10.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 7 dni od dnia otrzymania ww. pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 15 marca 2024 r, znak: DRR-WRRR.711.1.2024.6.AKK, dołączono również:

- protokół z Rozprawy, która odbyła się 8 kwietnia 2024 r.,
- pismo PKP IC z 28 marca 2024 r., nr BPP2-070-03/2024 wraz z załącznikami,
- pismo PKP PLK z 22 marca 2024 r. nr IUS1.7010.66.2023.MN.41.

Pismem z 2 maja 2024 r. znak: DRR-WRRR.711.1.2024.12.AKK, Prezes UTK poinformował Strony, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a., z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na dzień 27 maja 2024 r.

Pismem z 13 maja 2024 r., znak: IUS1.7010.66.2023.MN.45 PKP PLK przedstawiła informacje o szacowanej wartości zobowiązań wynikających z niniejszej decyzji (prawidłowo podpisane pismo doręczone do UTK w dniu 28 maja 2024 r.).

Prezes UTK pismem z 13 maja 2024 r., znak: DRR-WRRR.711.1.2024.14.MGG, zawiadomił Strony na podstawie art. 10 k.p.a. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 3 dni od dnia otrzymania ww. pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w poprzednim zawiadomieniu, dołączono również pismo PKP PLK z 13 maja 2024 r., znak: IUS1.7010.66.2023.MN.45.

Strony do dnia wydania niniejszej decyzji nie skorzystały z uprawnienia uregulowanego w art. 10 k.p.a.

W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:

Ad I. Ustalenie warunków wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024

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.

Natomiast art. 162 § 1 pkt 1 k.p.a. wskazuje, że *Organ administracji publicznej, który wydał decyzję w pierwszej instancji, stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli m.in decyzja stała się bezprzedmiotowa, a stwierdzenie wygaśnięcia*

takiej decyzji nakazuje przepis prawa albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony (pkt.1 ww. przepisu).

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

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia (art. 30d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa w art. 30d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, PKP PLK wystąpiła pismem z 8 marca 2024 r. w którym wskazała sporny § 5 ust. 9 Decyzji, zwracając się o przeprowadzenie postępowania mającego na celu jego zmianę w taki sposób, aby nie powodował on rozbieżności interpretacyjnych i jednocześnie nie ograniczał pracownikom Zarządcy wykonywania ich obowiązków mających na celu monitorowanie i poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

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.

Modyfikacja § 5 ust. 9 projektu negocjowanej umowy w brzmieniu nadanym Decyzją:

Stanowisko PKP PLK: Zarządca wnioskuje o zmianę treści zapisu § 5 ust. 9 projektu negocjowanej umowy w brzmieniu nadanym Decyzją i proponuje następujące brzmienie tego zapisu:

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 każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia Przewoźnik obciąża Zarządcę kwotą 10 zł netto.

Zarządca przedstawi Przewoźnikowi imienny wykaz pracowników wraz z pełnioną funkcją (stanowiskiem), którym wydano zezwolenie na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, uprawniające do wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty w pociągach Przewoźnika.

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

Zdaniem PKP PLK, dostarczone po 4 stycznia 2024 r. przez PKP IC *Zasady wstępu pracowników Zarządcy Infrastruktury do czynnej kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego (...)*, zwanych dalej „Zasadami”, będące zdaniem PKP IC realizacją zapisu § 5 ust. 9 wydanej przez Prezesa UTK Decyzji, nie były przedmiotem uzgodnień, podczas prowadzonych negocjacji zapisów umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na rozkład jazdy pociągów 2023/2024 pomiędzy Stronami. PKP PLK wskazuje, że PKP IC nie informowała o zamiarze wprowadzenia nowych zasad wstępu jej pracowników do kabiny maszynisty i na tym etapie nieznana była Zarządcy cena za taki wstęp. W ocenie PKP PLK, Przewoźnik, wydając odrębne „Zasady”, postąpił sprzecznie z postanowieniami Decyzji.

Ponadto z analizy przekazanych „Zasad” wynika, że Przewoźnik miał obciążać Zarządcę kwotą 90 zł netto za każdą jazdę w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego. Wysokość tej opłaty jest dla PKP PLK nieakceptowalna, gdyż nie znajduje ona, w ocenie Zarządcy, ekonomicznego uzasadnienia. Całość kosztów związanych z wydaniem zezwoleń, ich dystrybucją oraz kontrolą sposobu wykorzystania, ponosi wyłącznie PKP PLK.

Dodatkowo PKP PLK zwraca uwagę, że w trakcie analizy zapisów „Zasad” stwierdziła, że niektóre z nich są niezrozumiałe oraz wymagają od pracownika Zarządcy, planującego przejazd w kabinie maszynisty, dogłębnej wiedzy z zakresu organizacji pracy Przewoźnika.

Co istotne, opłata w wysokości 10 zł netto za każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia, jest analogiczna do kwoty pobieranej przez Zarządcę od przewoźników kolejowych za wydanie uprawnień do wstępu na obszar kolejowy.

Bezdiskusyjną kwestią pozostaje to, iż Zarządca musi mieć możliwość przejazdu w kabinie maszynisty, we wskazanym w powiadomieniu dniu, pociągu i na określonym odcinku linii. Zgodnie z zapisami Załącznika 10 do Regulaminu sieci 2023/2024, pracownik Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego odbywa przejazd w celu:

1. *monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego;*
2. *monitorowania sposobu prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.*

Również opłaty wskazane przez Przewoźnika nie mogą ograniczać w jakikolwiek sposób wykonywania przez PKP PLK prawa wskazanego w ww. zapisie. Dlatego też zasadnym jest, aby opłata za taki przejazd nie stanowiła bariery w wykonywaniu przez Zarządcę swoich obowiązków, bowiem art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że do zadań zarządcy infrastruktury należy m.in.: *utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów.* W związku z tym zasadnym i celowym jest, aby Zarządca mógł wykonywać ww. obowiązki bez nadmiernych obciążeń, także finansowych.

Stanowisko PKP IC: Przewoźnik nie wyraża zgody na ww. zmianę.

PKP IC w odpowiedzi na wniosek Zarządcy, stwierdziła, że cennik usług trakcyjnych świadczonych przez PKP IC na rzecz podmiotów zewnętrznych, dalej zwany „Cennikiem”, jest co roku aktualizowany i zatwierdzany uchwałą zarządu. PKP IC podkreśliła, że w przypadku każdej zmiany Cennik jest przekazywany do Zarządcy. W związku z tym, PKP PLK posiada wiedzę na temat Cennika. Obowiązujący Cennik został wysłany do Zarządcy 5 stycznia 2024 r.

W Cenniku obowiązywały pozycje pt.: „wydanie pozwolenia czasowego/specjalnego” w cenie 90 zł oraz „przejazd w czynnej kabinie maszynisty /osoba” w cenie 90 zł.

PKP IC wskazuje ponadto na fakt, iż Zarządca podczas negocjacji projektu umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej nie zgłaszał wątpliwości ani pytań w zakresie dodania zapisu odnoszącego się do Cennika.

W ocenie PKP IC pobieranie opłat za przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty, w żadnym razie nie ogranicza monitorowania bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Podczas Rozprawy PKP IC podkreśliła, że cennik usług był znany i ogólnodostępny, a także, że został wysłany do PKP PLK jak co roku – co nakazują zapisy obowiązującego regulaminu sieci PKP PLK. Spółka zwróciła także uwagę na fakt, że podobne opłaty pobierane są także od innych przewoźników, natomiast w przypadku umowy z PKP PLK, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zarządcy, PKP IC wyznaczyła stawkę za sam przejazd, a nie za czas takiego przejazdu.

Ponadto, podczas Rozprawy PKP IC podkreśliła fakt, że cennik był podany do wiadomości PKP PLK z wyprzedzeniem, a stawka za przejazd obowiązywała już wcześniej i nie ulegała żadnym podwyżkom, z wyjątkiem tych inflacyjnych.

Przewoźnik wyraził potrzebę rejestrowania przejazdów wraz ze wskazaniem pracownika, ze względów bezpieczeństwa, w związku z tym zaproponował, by pracownicy zgłaszali się nie tylko do maszynisty, ale także do kierownika pociągu, który z racji pełnionej funkcji odpowiada za bezpieczeństwo w pociągu.

W trakcie Rozprawy PKP IC zgodziła się z pozostawieniem aktualnych zasad do końca obowiązywania umowy i zaproponowała stawkę w wysokości 49 zł. Stawka jest zgodna z tą, którą PKP PLK płaci przewoźnikowi Polregio S.A. za zgodę na wydane zezwolenie na wstęp do czynnej kabiny maszynisty.

Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku PKP PLK i zmienić ww. zapis w całości w brzmieniu zaproponowanym przez Zarządcę tj.:

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 każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia, Przewoźnik obciąży Zarządcę kwotą 10 zł netto.

Zarządca przedstawi Przewoźnikowi imienny wykaz pracowników wraz z pełnioną funkcją (stanowiskiem), którym wydano zezwolenie na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, uprawniające do wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty w pociągach Przewoźnika.

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

Podczas Rozprawy PKP PLK podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i dodatkowo podkreśliła, że Prezes UTK wydał decyzję zastępującą umowę, której zapisy były zgodne ze stanowiskami stron, wyrażanymi w czasie negocjacji, brakowało jedynie wysokości stawki za przejazdy pracowników PKP PLK w czynnej kabinie maszynisty, dlatego kwestia ta nie została uznana przez strony na tamtym etapie za kwestię sporną. Przewoźnik bez uzgodnienia z PKP PLK zmienił zasady pobierania stawek wbrew regulacjom zawartym w decyzji Prezesa UTK. Nie było też jasności, czy należało stosować stare, ustalone zasady, czy nowe, co do których wyrażono liczne wątpliwości. Kontrowersje wzbudziła także żądana przez PKP IC wysokość stawki za przejazd w czynnej kabinie maszynisty, która zdaniem PKP PLK jest irracjonalnie wysoka.

Następnie PKP PLK wyjaśniła, że zezwolenia wydawane są imiennie, ale tylko na czas obowiązywania danego rozkładu jazdy wraz z wejściem w życie umowy na dany rozkład, podkreślając ponoszone koszty wydawania takich zezwoleń, a także fakt wygaszenia ich w przypadku zakończenia stosunku pracy. Ponadto podkreślono, że wydawane zezwolenia nie dotyczą jedynie przejazdów w kabinach pociągów PKP IC, a wszystkich przewoźników, za wyjątkiem PKP Cargo S.A., które wydaje swoje własne zezwolenia na wniosek PKP PLK.

Podczas Rozprawy, PKP PLK zaproponowała kwotę 10 zł za wydane zezwolenie. Zaaapelowała również, by nie zmieniać teraz zasad i zobowiązała się do ich dopracowania w kolejnym rozkładzie jazdy.

W ocenie Prezesa UTK, kwota 10 zł netto za każdą jazdę w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego może być uznana za akceptowalną. Nie można natomiast znaleźć uzasadnienia dla kwoty zaproponowanej przez PKP IC w wysokości 49 zł, ponieważ wszelkie koszty wydania imiennego pozwolenia, obejmujące ich dystrybucję oraz kontrolę sposobu wykorzystania, ponosi PKP PLK a nie Przewoźnik, który nie wskazał (oprócz powołania się na wysokość stawki pobieranej przez innego przewoźnika – nie znając szczegółowych zasad tej współpracy) racjonalnego uzasadnienia dla takiej wysokości. Przewoźnik nie podał jakie ewentualnie koszty mógłby ponieść w związku z wydaniem takich zezwoleń. W ocenie Prezesa UTK, ze względu na fakt, że czynności związane z wydaniem zezwolenia leżą po stronie Zarządcy, po stronie Przewoźnika mogą się znaleźć jedynie koszty związane z ewidencją takich zezwoleń. Prezes UTK wziął również pod uwagę argumentację Zarządcy, zgodnie z którą zaproponowana w nowym brzmieniu zapisu § 5 ust. 9 opłata w wysokości 10 zł netto za każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia, jest kwotą akceptowalną i analogiczną do kwoty pobieranej przez Zarządcę od przewoźników kolejowych za wydanie uprawnień do wstępu na obszar kolejowy.

Zmieniony zapis, w ocenie Prezesa UTK nie pozostawia rozbieżności interpretacyjnych – jednoznacznie wskazuje bowiem wysokość spornej opłaty i jednocześnie nie ogranicza pracownikom Zarządcy wykonywania ich obowiązków, mających na celu monitorowanie i poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Czynności te należą do podstawowych zadań zarządcy infrastruktury a ich realizacja odbywa się w celu zapewnienia bezpiecznego ruchu pociągów przez wszystkich przewoźników kolejowych – ewentualne obciążenia finansowe nakładane z tego tytułu na Zarządcę powinny zatem ograniczać się jedynie do pokrycia niezbędnych kosztów.

Zdaniem Prezesa UTK zasady związane z przejazdem pracowników Zarządcy w kabinie maszynisty Przewoźnika wymagają ponownego ustalenia i być może przeredagowania przez Strony w taki sposób, aby zarówno dla Zarządcy, jak i PKP IC, zasady te były jasne, klarowne i przede wszystkim akceptowalne. Strony przy negocjacji nowej umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na rozkład jazdy pociągów 2024/2025 powinny pochylić się nad tą kwestią.

Z ww. względów, Prezes UTK postanowił przychylić się do propozycji PKP PLK, polegającej na zmianie brzmienia § 5 ust. 9 Decyzji zgodnie z brzmieniem zaproponowanym przez Zarządcę.

Modyfikacja §19 ust. 1 i 4 projektu negocjowanej umowy w brzmieniu nadanym Decyzją:

Konieczne było adekwatne uregulowanie terminu obowiązywania niniejszej decyzji określonego w §19 ust. 1 do terminu jej wydania. Nie może ona bowiem obowiązywać od momentu wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024, tak jak było to uregulowane w Decyzji z 8 grudnia 2023 r., tj. z mocą wsteczną. W związku z tym Prezes UTK określił, że niniejsza decyzja wiąże Strony od 1 czerwca 2024 r. Podobnie konieczne było dostosowanie wartości zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z niniejszej decyzji, do okresu, na jaki została ona wydana. W dniu wydania niniejszej decyzji upłynęła niemal połowa obowiązywania rocznego rozkładu jazdy, dlatego wartość niniejszej decyzji jest odpowiednio niższa,

aniżeli wartość określona w Decyzji z 8 grudnia 2023 r.. Zmienione kwoty wynikają z pisma PKP PLK z 13 maja 2024 r. i nie zostały zakwestionowane przez PKP IC.

Ad II. Stwierdzenie wygaśnięcia decyzji Prezesa UTK z 8 grudnia 2023 r., znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK, z dniem wydania niniejszej decyzji

Prezes UTK stwierdził wygaśnięcie z dniem wydania niniejszej decyzji, poprzedniej decyzji tj. decyzji znak: DRR-WRRR.712.4.2023.AKK. Pozostawienie ww. decyzji w porządku prawnym byłoby jednoznaczne z istnieniem dwóch aktów administracyjnych regulujących w niemal identyczny sposób te same kwestie. Taka sytuacja potencjalnie mogłaby utrudniać wykonanie decyzji administracyjnej. Niniejsza decyzja różni się od decyzji z 8 grudnia 2023 r. zmienionym brzmieniem § 5 ust. 9 projektu negocjowanej umowy. Przesłanki tej zmiany wraz z uzasadnieniem Prezesa UTK zostały szczegółowo przedstawione powyżej. Stwierdzenie przez Prezesa UTK wygaśnięcia decyzji z 8 grudnia 2023 r. zapobiega dublowaniu rozstrzygnięć dotyczących tej samej kwestii oraz, poprzez rozstrzygnięcie spornych kwestii, co do których Strony nie doszły do porozumienia, ostatecznie ustala kwotę opłaty za każdą jazdę w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego.

Biorąc pod uwagę powyższe, w takiej sytuacji zastosowanie znajdzie art. 162 § 1 pkt 1 k.p.a., zgodnie z którym organ administracji publicznej jest zobligowany do stwierdzenia wygaśnięcia decyzji na podstawie rozwiązania zawartego w art. 162 § 1 pkt 1 k.p.a., jeśli zostaną spełnione kumulatywnie dwie przesłanki:

- 1) decyzja stała się bezprzedmiotowa,
- 2) tak nakazuje przepis prawa albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony.

Decyzja administracyjna wiąże obie strony w całości, co powoduje, że kiedy powstaną nowe przesłanki faktyczne, które czynią poprzednią decyzję nieodpowiadającą rzeczywistości, przestaje istnieć stosunek prawny w postaci skonkretyzowanej w tej decyzji i sama decyzja staje się bezprzedmiotowa wraz ze zmianą tych okoliczności, na których uregulowanie była skierowana (tak wyrok WSA w Łodzi z 11 lipca 2019 r., sygn. akt II SA/Łd 845/18, Legalis). W niniejszej sprawie doszło do bezprzedmiotowości decyzji z 8 grudnia 2023 r. ponadto ww. istnienie w obrocie dwóch decyzji regulacyjnych w dużej mierze te same kwestii (oprócz kwestii spornego § 5 ust. 9 projektu negocjowanej umowy) nie leżałoby z całą pewnością w interesie publicznym jak i interesie obu stron decyzji z 8 grudnia 2023 r. Z tego też powodu organ zastosował wobec decyzji z 8 grudnia 2023 r. art. 162 § 1 pkt 1 k.p.a. i orzekł jak w pkt. II sentencji.

Ad III. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności

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

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 30d ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 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).

Opłata od odwołania wynosi 1 000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1144, z późn. zm.). Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 923).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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.711.1.2024.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, 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) zatwierdzonych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzone do nich aneksy/zmiany 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	

- 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. Ujednotlić 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.711.1.2024.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
Razem						
						Sporządził ze strony Zarządcy:
Koszty komunikacji zastępczej netto						
Różnica kosztów						

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko)

Tel:

Dnia:

.....

(pieczętka 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.711.1.2024.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: ¹⁾	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: ²⁾	
Termin zamknięcia:		
1.Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 8 pkt... Decyzji ³⁾		
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów: (Ustalenia)..... Przewoźnik określił szacowaną wysokość kosztów do kwoty zł. Rozliczenie odbędzie się na podstawie: 1., 2. 3.		
Kosztami należy obciążyć: ⁴⁾		
Uwagi:		
Sporządził:	Zawarte przez-ze strony Zarządcy: ⁵⁾ 1) 2)	Zawarte przez-ze strony Przewoźnika: ⁶⁾

ODNOŚNIKI:

- 1) wpisać jednostkę organizacyjną Zarządcy (Centrum Realizacji Inwestycji / Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym / zakład linii kolejowych), która dokonała ustaleń z Przewoźnikiem – można zapisać w formie używanego skrótu;
- 2) wpisać jednostkę organizacyjną Przewoźnika, która dokonała ustaleń z Zarządcą – w przypadku braku jednostki organizacyjnej Przewoźnika wpisać pełną nazwę Przewoźnika;
- 3) Opisać tytuł uzgodnionych kosztów, dokonane ustalenia w jego zakresie oraz określić wysokość 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.711.1.2024.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 Przewoźnika¹:

.....
.....

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

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

- 1) wykonanie usługi komunikacji zastępczej powierzono przewoźnikowi drogowemu posiadającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o której mowa w art. 5b ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję na wykonywanie transportu drogowego osób wydanej na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów / ważną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartą z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym**;
- 2) przewoźnik drogowy, o którym mowa w pkt. 1, został wyłoniony w drodze postępowania na podstawie² Ustawy z dnia 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych /Regulaminu.....**;
- 3) przy wyborze realizatora usługi komunikacji zastępczej zachowano warunki konkurencyjności, wybrana została najkorzystniejsza oferta, zaś samo postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasad: uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, przejrzystości, bezstronności, obiektywizmu i jawności;
- 4) w wyniku postępowania, o którym mowa w pkt. 2 uzyskano³ cenę / ceny**, będącą ceną rynkową / będące cenami rynkowymi** dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;
- 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;

¹ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

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

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

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

.....dnia.....

.....

imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

.....

imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

Objaśnienia:

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

** niepotrzebne skreślić.

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

ZALĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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 Przewoźnika¹:

.....
.....

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

Oświadczamy, że przedstawione koszty komunikacji zastępczej, wskazane w fakturze nr z dnia, opiewającej na kwotę nettozł (słownie:zł) nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest, w ramach umowy/umów nr³ 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

¹ Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

² Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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
Razem						
Koszty przejazdu po linii nr 250 netto						
Różnica kosztów						

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.

**ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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 lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt 4;
 - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi lub niekompletnymi/niepełnymi danymi albo nie podana, z zastrzeżeniem pkt 4. Jako niekompletne dane należy rozumieć dane niezawierające przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie *technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei*;
 - 4) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar umownych.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w wytycznych i wzorach zamieszczonych na stronie internetowej www.plk-sa.pl oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

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

Powyższe nie ma zastosowania w przypadku 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.
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 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.
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.711.1.2024.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 (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.
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.

ZALĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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.711.1.2024.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
Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]										
Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]									1 000,00	200,00
Kwota kary umownej [zł]										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel:

Dnia:

ZALĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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.711.1.2024.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
Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]											
Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]											500,00
Kwota kary umownej [zł]											


Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko):

Tel:

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

**ZALĄCZNIK NR 9 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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 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.711.1.2024.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
Razem [zł]										

Sporządził ze strony Przewoźnika:

(imię i nazwisko)

Tel:

Dnia:

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

.....

(pieczęćka i podpis)

*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika

**ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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.

**ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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.
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.711.1.2024.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.
 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 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) niuregulowanie 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.

ZAŁĄCZNIK NR 12.1 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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 PÓLNOCNY	
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 PÓLNOCNY	

18	✂--✂	✂--✂	SRJ002460	1,2,3,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
19	✂--✂	✂--✂	SRJ002461	1,2,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
20	✂--✂	✂--✂	SRJ002463	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
21	✂--✂	✂--✂	SRJ002465	3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD POŁUDNIOWY	
22	✂--✂	✂--✂	SRJ002467	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
23	✂--✂	✂--✂	SRJ002468	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
24	✂--✂	✂--✂	SRJ002472	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
25	✂--✂	✂--✂	SRJ002474	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY 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 DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
31	✂--✂	✂--✂	SRJ002490	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
32	✂--✂	✂--✂	SRJ002491	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY 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 DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
35	✂--✂	✂--✂	SRJ002504	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY 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 DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
39	✂--✂	✂--✂	SRJ002527	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓŁNOCNY	
40	✂--✂	✂--✂	SRJ002528	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY 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 PÓLNOCNY	
100	✂--✂	✂--✂	SRJ004269	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓLNOCNY	
101	✂--✂	✂--✂	SRJ004275	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
102	✂--✂	✂--✂	SRJ004278	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
103	✂--✂	✂--✂	SRJ004293	1,3	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
104	✂--✂	✂--✂	SRJ004379	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
105	✂--✂	✂--✂	SRJ004380	1,3,5,6	✂--✂@intercity.pl		BIURO DYSPOZYTURY I REALIZACJI PRZEWOZÓW	
106	✂--✂	✂--✂	SRJ004590	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
107	✂--✂	✂--✂	SRJ004708	1,3	✂--✂@intercity.pl		ZAKŁAD PÓLNOCNY	
108	✂--✂	✂--✂	SRJ004710	1,3	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO ROZKŁADU JAZDY I PRODUKTÓW	
109	✂--✂	✂--✂	SRJ004781	1,2,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓLUDNIOWY	
110	✂--✂	✂--✂	SRJ004787	1,3,4,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO DYSPOZYTURY 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 PÓLNOCNY	
114	✂--✂	✂--✂	SRJ004930	1,2,3,5,6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	ZAKŁAD PÓLNOCNY	
115	✂--✂	✂--✂	SRJ004945	5	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
116	✂--✂	✂--✂	SRJ004946	5	✂--✂@intercity.pl		BIURO OBSŁUGI KLIENTA	
117	✂--✂	✂--✂	SRJ004955	6	✂--✂@intercity.pl	✂--✂	BIURO BEZPIECZEŃSTWA	
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.711.1.2024.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.711.1.2024.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

ZALĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI ZNAK: DRR-WRRR.711.1.2024.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,711.1.2024.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 przypadałaby 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 przypadałaby w dniu, w którym Bank nie prowadzi działalności operacyjnej, Gwarancja jest ważna do następnego dnia roboczego („Termin ważności”).

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

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

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

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

Gwarancja wygasa automatycznie i całkowicie w przypadku:

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