

UMOWA UM-TR.8060.1.002.2020

o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego
w transporcie kolejowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego
w okresie od 13 grudnia 2020 roku do 11 grudnia 2021 roku

zawarta w Toruniu w dniu 11 grudnia 2020 roku pomiędzy:

Województwem Kujawsko-Pomorskim z siedzibą w Toruniu przy Pl. Teatralnym 2, reprezentowanym przez:

- 1) Piotra Całbeckiego – Marszałka Województwa,
 - 2) Ametę Jedrzejewską – Członka Zarządu Województwa,
- zwanym w treści umowy "**Organizatorem**"

a

Arriva RP Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu przy ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym w Toruniu, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 290693, NIP 7010092409, REGON 141112563, kapitał zakładowy 10 000 000,00 zł, reprezentowaną przez:

- 1) Piotr Halupczok – Prezes Zarządu
 - 2) Marcin Polewicz – Członek Zarządu
- zwanym w treści umowy "**Operatorem**",

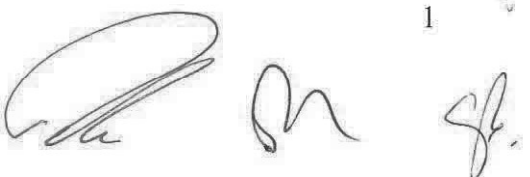
zwane również dalej łącznie "Stronami" lub pojedynczo "Stroną".
o następującej treści:

Słownik pojęć:

Całkowita Praca Eksploatacyjna – oznacza łączną liczbę Pociągokilometrów w ramach realizacji Przewozów w Okresie Rozliczeniowym; Całkowita Praca Eksploatacyjna może być przedstawiana w ujęciu planowanym lub wykonanym;

Dzień roboczy - dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;

1



Kolejowa komunikacja autobusowa (KKA) – przewóz autobusem realizowany w zastępstwie przewozu koleją w przypadku zawieszenia przewozów kolejowych z powodu złego stanu technicznego infrastruktury, dla której nie określono czasu planowania i wykonania naprawy tejże infrastruktury;

Koszty – oznaczają wszystkie koszty poniesione przez Operatora w związku z realizacją Przewozów, obliczone zgodnie z obowiązującymi Operatora zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi, w tym Koszty Zależne, Koszty Niezależne i Koszty z Funduszu Kolejowego

Koszty Niezależne – są zdefiniowane w § 7 ust 3 Umowy;

Koszty Zależne – są zdefiniowane w § 7 ust 4 Umowy;

Koszty z Funduszu Kolejowego – są zdefiniowane w § 7 ust 5 Umowy;

Kwartalna Praca Eksploatacyjna – oznacza łączną liczbę Pociągokilometrów w ramach realizacji Przewozów w poszczególnych kwartałach Okresu Rozliczeniowego. Kwartalna Praca Eksploatacyjna może być przedstawiana w ujęciu planowanym lub wykonanym;

Okoliczności Nadzwyczajne – oznaczają Siłę Wyższą, działania lub zaniechania podmiotów trzecich lub Organizatora, za które Operator nie odpowiada lub, na które Operator nie miał wpływu;

Okres Rozliczeniowy – oznacza okres realizacji Przewozów, którego pierwszym dniem jest pierwszy dzień (13 grudnia 2020r.) obowiązywania Rozkładu Jazdy dla Okresu Rozliczeniowego a ostatnim dniem jest ostatni dzień (11 grudnia 2021r.) obowiązywania Rozkładu Jazdy dla Okresu Rozliczeniowego stosownie do art. 29f ust 1 Ustawy o transporcie kolejowym;

Operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 52 Ustawy o transporcie kolejowym;

Operator stacji pasażerskiej - podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 54 Ustawy o transporcie kolejowym;

Plan Finansowy – oznacza plan finansowy na Okres Rozliczeniowy, sporządzony przez Operatora, uwzględniający planowane Koszty, Przychody, Wynagrodzenie Operatora, przy ustalonych przez Strony Założeniach a także wskazujący planowaną kwotę Rekompensaty, stanowiący **Załącznik nr 8** do Umowy;

Planowana Stawka Kosztów Zależnych - Zaplanowana wartość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 4 Umowy w przeliczeniu na 1 (jeden) Pociągokilometr obliczona na podstawie Planu Finansowego przez podzielenie wartości Kosztów Zależnych w Okresie Rozliczeniowym przez planowaną Całkowitą Pracę Eksploatacyjną w Okresie Rozliczeniowym;

Planowana Stawka Kosztów Niezależnych - Zaplanowana wartość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 3 Umowy w przeliczeniu na 1 (jeden) Pociągokilometr obliczona na podstawie Planu Finansowego przez podzielenie wartości Kosztów Niezależnych w Okresie Rozliczeniowym przez planowaną Całkowitą Pracę Eksploatacyjną w Okresie Rozliczeniowym;

Planowana Stawka Przychodów Zaplanowana wartość Przychodów w przeliczeniu na 1 (jeden) Pociągokilometr obliczona na podstawie Planu Finansowego przez podzielenie wartości Przychodów w Okresie Rozliczeniowym przez planowaną Całkowitą Pracę Eksploatacyjną w Okresie Rozliczeniowym;

Pociągokilometr – stanowi jednostkę miary odpowiadającą przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;

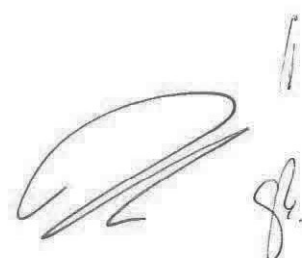
Pojazdokilometr - stanowi jednostkę miary odpowiadającą przejazdowi jednego pojazdu kolejowego na odległość jednego kilometra;

Projekt Rozkładu Jazdy – oznacza projekt Rozkładu Jazdy na Okres Rozliczeniowy opracowywany przez Organizatora w uzgodnieniu z Operatorem i przedstawiany Zarządcy infrastruktury zgodnie z odpowiednimi przepisami;

Przewozy – oznaczają przewozy o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, w wojewódzkich przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych określonych w Umowie w ramach określonej w Umowie planowanej Całkowitej Pracy Eksploatacyjnej i na podstawie Rozkładu Jazdy;

Przewóz zastępczy – przewóz, o którym mowa w art. 18 ust. 1 Ustawy - Prawo przewozowe (Zastępcza komunikacja autobusowa lub Zastępcza komunikacja kolejowa).

Przychody – oznaczają przychody osiągnięte w związku z realizacją Przewozów. Do Przychodów z Przewozów zalicza się: przychody ze sprzedaży biletów, dotację przedmiotową na wyrównanie przychodów utraconych z tytułu stosowania ulg ustawowych, przychody ze sprzedaży uprawnień przejazdowych podmiotom zewnętrznym oraz inne przychody przyznane lub pozyskane przez Operatora bezpośrednio lub pośrednio i związane z wykonywanymi Przewozami. Przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi;

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Rekompensata – oznacza kwotę pieniężną należną Operatorowi z tytułu realizacji Przewozów w Okresie Rozliczeniowym; Rekompensata jest obliczana i wypłacana zgodnie z przepisami, w tym postanowieniami Rozporządzenia 1370/2007 i postanowieniami Umowy;

Rozkład Jazdy – oznacza plan, według którego ma się odbywać wykonywanie Przewozów w Okresie Rozliczeniowym, obowiązujący stosownie do treści art. 29f oraz art. 30 ust. 12 Ustawy o transporcie kolejowym, przygotowany zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie i obowiązującymi przepisami prawa; Rozkład Jazdy obejmuje m.in. godziny i terminy kursowania pociągów, relacje i zestawienia pociągów;

Rozporządzenie 1370/2007 – oznacza Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r. z dnia 3.12.2007 r. ze zmianami);

Rozsądny Zysk – oznacza zysk, skalkulowany zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370/2007 oraz załącznika do Rozporządzenia 1370/2007 „Zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w przypadkach, o których mowa w art. 6 (1)”, jednakże nie więcej niż 6% Kosztów;

Siła Wyższa – zdarzenie zewnętrzne, będące poza kontrolą Strony, w tym w szczególności spowodowane:

- siłami przyrody, takimi jak np. powódź, wichury, intensywne opady śniegu lub deszczu, zawieje i zamiecie śnieżne, szkody górnicze;
- atakiem terrorystycznym, wojną, stanem wojennym lub stanem nadzwyczajnym, strajkiem lub akcją protestacyjną;
- katastrofą lub wypadkiem;
- stanem zagrożenia epidemiologicznego, stanem epidemii lub usuwania ich skutków;
- aktami władzy publicznej;
- innymi zewnętrznymi czynnikami pozostającymi poza kontrolą Strony,

któremu Strona nie mogła zapobiec oraz którego wystąpienie lub którego rozmiar lub skutki w danym czasie nie mogły zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania.

Strony zgodnie oświadczają, że w związku z faktem, iż niniejsza Umowa jest zawarta w okresie stanu epidemii wywołanej rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2, wywołującego chorobę COVID-19 (epidemia COVID-19), której czasu trwania ani przyszłych skutków Strony nie mogą przewidzieć w dacie podpisywania Umowy, Strony za Siłę Wyższą uznają także przyszłe okoliczności związane z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem epidemii COVID-19 a także przyszłymi skutkami epidemii COVID-19 oraz wywołanymi nimi sytuacjami kryzysowymi.

Wynagrodzenie Operatora – oznacza wynagrodzenie, o którym mowa w § 7 ust. 17 Umowy, którego wartość Strony ustaliły na 5% Kosztów;

Umowa – niniejsza umowa wraz ze wszystkimi załącznikami

Ustawa o finansach publicznych – Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 869);

Ustawa o podatku dochodowym od osób prawnych – Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (t.j. DZ.U. 2019 poz. 865);

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2019r., poz. 2475);

Ustawa o rachunkowości – Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (t.j. Dz.U z 2019 poz. 351);

Ustawa o transporcie kolejowym – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 710);

Ustawa – Prawo przewozowe – Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. –Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8);

Założenia – ustalone przez Strony wskaźniki mające wpływ na Koszty Zależne Operatora, wskazane w Załączniku nr 8 (Plan Finansowy);

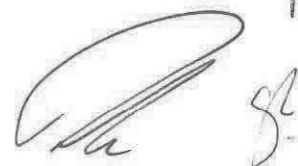
Zapotrzebowanie szczytowe obiegów – najwyższa liczba obiegów wykorzystywanych w trakcie dnia;

Zapotrzebowanie szczytowe pojazdów – najwyższa liczba pojazdów wykorzystywanych w trakcie dnia;

Zarządca infrastruktury – podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 7 Ustawy o transporcie kolejowym;

Zastępcza komunikacja autobusowa (ZKA)/ Zastępcza komunikacja kolejowa (ZKK) – przewóz autobusem lub pociągiem innego przewoźnika lub pociągiem Operatora, realizowany w zastępstwie przewozu pociągiem planowym Operatora w przypadku wystąpienia zakłóceń realizacji przewozów kolejną (np. wypadki, awarie, klęski żywiołowe, planowane prace torowe, uszkodzenia torów, trakcji);

PREambuła

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Zważywszy, że:

- Zadaniem Organizatora jest w szczególności organizowanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich i zarządzanie tym transportem.
- Na podstawie Umowy Organizator powierza Operatorowi obowiązek świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu zbiorowego celem zapewnienia mieszkańcom województwa kujawsko-pomorskiego usługi o charakterze powszechnie dostępnym, świadczonej w bezpieczny sposób i w niższej cenie, niż usługi świadczone tylko na zasadach komercyjnych, a Operator ten obowiązek przyjmuje.
- Organizator oświadcza, iż zakres tych usług jest zgodny z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego” przyjętym Uchwałą Nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 roku (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2014, poz. 2766) (dalej: „Plan transportowy”).
- Zakres powierzonych usług realizuje cele polityki Organizatora określone w Planie transportowym polegające na stworzeniu spójnego systemu transportowego i zagwarantowaniu ciągłości usług transportu publicznego.
- Postanowienia umowy o świadczenie usług publicznych zostały zgodnie ustalone przez jej Strony w wyniku negocjacji prowadzonych w dobrej wierze pomiędzy Nimi oraz stanowią wyraz rozwiązań zarówno prawnych, jak i finansowych wypracowanych w toku tych negocjacji i dobrowolnie akceptowanych przez Strony Umowy.

§ 1

Postanowienia ogólne

1. Przedmiotem Umowy jest wykonywanie przez Operatora Przewozów w okresie od 13 grudnia 2020 roku do 11 grudnia 2021 roku.
2. Niniejsza Umowa, zostaje zawarta na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz art. 5 ust. 5 Rozporządzenia 1370/2007.
3. Operator oświadcza, że jest podmiotem uprawnionym do wykonywania działalności w zakresie wykonywania pasażerskiego transportu kolejowego w rozumieniu Ustawy z o transporcie kolejowym, na podstawie:
 - 1) Licencji L/011/2016 udzielonej bezterminowo,
 - 2) certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120200011 (ważny: od 24 marca 2020 do 24 marca 2025 r.),
 - 3) certyfikatu bezpieczeństwa część B nr.: PL1220200016 (ważny: od 15 maja 2020 r. do 15 maja 2025 r.).

§ 2

Opis zadania, Rozkład Jazdy

1. Przewozy, o których mowa w § 1 ust. 1 odbywać się będą na odcinkach linii kolejowych wymienionych zgodnie z Tabelą 1 i Tabelą 2 w **Załączniku nr 1A** do Umowy.
2. Planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna w ramach Okresu Rozliczeniowego oraz planowana Kwartalna Praca Eksploatacyjna w poszczególnych kwartałach Okresu Rozliczeniowego i dopuszczalne odchylenia od ustalonej wielkości określone są w **Załączniku nr 1B** do Umowy. Strony uzgadniają, że w okresie obowiązywania na obszarze działania Organizatora stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2, ogłoszonego Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z 20.03.2020r w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz.U. 2020, poz. 491), w przypadku wystąpienia okoliczności związanych bezpośrednio z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2, skutkujących koniecznością ograniczenia planowanej Kwartalnej Pracy Eksploatacyjnej, na czas trwania ww. okoliczności ale w żadnym wypadku nie dłużej, niż na czas trwania stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2, możliwe jest większe odchylenie od planowanej Kwartalnej Pracy Eksploatacyjnej, niż dopuszczalne odchylenia ustalone w Załączniku 1B, jednak nie większe, niż 3% od planowanej Kwartalnej Pracy Eksploatacyjnej.
3. Zapotrzebowanie szczytowe obiegów oraz Zapotrzebowanie szczytowe pojazdów określa **Załącznik nr 1C** do Umowy.
4. Zmiana (zwiększenie lub zmniejszenie) wielkości Całkowitej Pracy Eksploatacyjnej lub Kwartalnej Pracy Eksploatacyjnej względem wartości określonych w **Załączniku nr 1B** ponad dopuszczalne odchylenie określone w **Załączniku nr 1B**, możliwa jest jedynie za obopólną zgodą Stron.
5. Dopuszcza się konstruowanie w Rozkładzie Jazdy dowolnych relacji pociągów, przy czym Rekompensacie podlegają odcinki na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz odcinki do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiające przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa.
6. Szczegółowy zakres Przewozów objętych Rekompensatą na podstawie Umowy określają dla Rozkładu Jazdy obowiązującego w okresie od 13.12.2020r. do 11.12.2021r.:
 - a) Załącznik Nr 1 do Umowy zawierający Rozkład Jazdy oraz
 - b) Załącznik Nr 2 do Umowy zawierający m.in. wielkość Całkowitej Pracy Eksploatacyjnej wynikającej z Rozkładu Jazdy, zestawienie pociągów oraz wysokość opłat na rzecz Zarządcy infrastruktury oraz na rzecz Operatora obiektów infrastruktury usługowej i Operatora stacji pasażerskiej, za realizację przejazdów w ramach Rozkładu Jazdy.
7. Operator ma prawo do zmiany zestawień pociągów zawartych w Załączniku nr 2 bez uzgadniania tego z Organizatorem w przypadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami takimi jak np. awaria taboru, zakłócenia spowodowane awarią infrastruktury. Strony uwzględnią wpływ zamiany na Rekompensatę, jeśli taki nastąpi, w rocznym rozliczeniu Rekompensaty.
8. Organizator oświadcza, że działając jako aplikant w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym złożył wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w liczbie około 3.550.000 Pociągokilometrów na roczny rozkład jazdy 2020/2021 i w terminie zgodnym z Regulaminem Sieci 2020/2021 (to jest do dnia 5 czerwca



2020r.) wskazał Operatora jako przewoźnika, który ma wykorzystać zdolność przepustową przydzieloną na postawie tych wniosków. W przypadku wniosków, o których mowa w zdaniu poprzednim, w których Operator został wskazany jako przewoźnik wykonujący Przewozy, Operator wykonując zobowiązanie Organizatora dokonał ich autoryzacji. Operator w uzgodnieniu z Organizatorem, do upływu przewidzianego Regulaminie Sieci 2020/2021, terminu na bezkosztową rezygnację lub modyfikację wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, dokonywał cofnięcia lub modyfikacji wniosków złożonych przez Organizatora. Projekt Rozkładu Jazdy zgodny z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej na dzień 30.11.2020r. to jest gotowości do wdrożenia rozkładu jazdy 2020/20201, stanowi **Załącznik nr 0** do niniejszej Umowy.

9. Organizator oświadcza, że po upływie terminu przewidzianego w Regulaminie Sieci 2020/2021 (to jest 28 sierpnia 2020r.) na wycofanie lub modyfikację wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej bez kosztów, w związku z ograniczeniami budżetowymi po stronie Organizatora związanymi z sytuacją gospodarczą wywołaną epidemią w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2, powstała konieczność ograniczenia pracy przewozowej w stosunku do wynikającej z Projektu Rozkładu Jazdy i wniosków, o których mowa w ust 8.. W związku z tym dla uchylenia wszelkich wątpliwości, Strony uzgadniają, że z uwagi na niezawinioną przez Operatora konieczność rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu lub jej części a tym samym wycofania lub modyfikacji niektórych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej z przyczyn, o których mowa w zdaniu poprzednim, kosztami opłat rezerwacyjnych, o których mowa w Regulaminie Sieci 2020/2021, za niewykorzystaną całą lub część trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, w wysokości wynikających z obciążenia przez Zarządcę infrastruktury, będzie w całości obciążany Organizator i koszty te Organizator zobowiązuje się Operatorowi zwrócić w pełnej wysokości.
10. W razie konieczności zmiany uzgodnionego przez Strony Rozkładu Jazdy wynikającej z ograniczeń przepustowości lub innych ustaleń z Zarządcą infrastruktury, Strony dokonają odpowiednich konsultacji i uzgodnień, co do zakresu tych zmian oraz przedłożą je Zarządcy infrastruktury zgodnie z Regulaminem Sieci 2020/2021. Operator ma obowiązek uzgodnić z Organizatorem każdą zmianę Rozkładu Jazdy oprócz zmian, w efekcie których powstają odchylenia nie przekraczające 5 minut i nie powodujące zerwania skomunikowania pociągu. Organizator (drogą elektroniczną) poinformuje Operatora o przyjęciu zmian. Brak zajęcia pisemnego stanowiska przez Organizatora w terminie 3 Dni roboczych od zgłoszenia mu propozycji zmiany przez Operatora uznaje się za zgodę na zmianę. Koszty opłat rezerwacyjnych za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu w związku z okolicznościami, o których mowa w niniejszym ustępie, stanowią Koszty Niezależne.
11. Odnośnie zmian Rozkładu Jazdy Strony uzgadniają:
 - a) Rozkład Jazdy może zostać zmieniony w uzasadnionych przypadkach zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadami określonymi w Umowie.
 - b) Rozkład Jazdy może zostać zmieniony w trakcie jego obowiązywania w drodze porozumienia Stron, z zachowaniem terminów i innych wymogów, które są wskazane w Regulaminie Sieci 2020/2021 oraz przepisach prawa. Organizator (drogą elektroniczną) poinformuje Operatora o przyjęciu zmian.

- c) Brak zajęcia pisemnego stanowiska przez Organizatora w terminie 3 Dni roboczych, jednak w żadnym wypadku nie dłuższym, niż wynikający z Regulaminu Sieci 2020/2021, od zgłoszenia mu propozycji zmiany przez Operatora uznaje się za zgodę na zmianę Rozkładu Jazdy.
 - d) Zmiany Rozkładu Jazdy zostaną podane do publicznej wiadomości przez Operatora co najmniej na 7 dni przed terminem ich wejścia w życie.
 - e) Zmiany okresowe Rozkładu Jazdy wynikające z przyczyn technicznych, związanych z infrastrukturą kolejową należącą do Zarządcy infrastruktury lub wymuszone niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, oraz zmiany w efekcie których powstają odchylenia nie przekraczające 5 minut, w stosunku do aktualnego Rozkładu Jazdy i nie powodujące zerwania skomunikowania pociągów, mogą być wprowadzane przez Operatora bez wcześniejszego uzgodnienia z Organizatorem. Operator ma obowiązek zawiadomić niezwłocznie Organizatora o wprowadzeniu takich zmian oraz w odniesieniu do zmian wynikających z przyczyn technicznych, związanych z infrastrukturą kolejową należącą do Zarządcy lub wymuszonych niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi podając przyczyny powodujące konieczność zmiany Rozkładu Jazdy oraz przewidywany czas, na jaki zmiana została przewidziana. W sytuacji opisanej w zdaniu poprzednim Operator ma obowiązek dołożyć starań, aby po ustaniu przyczyny, dla której konieczna była zmiana Rozkładu Jazdy, niezwłocznie doszło do przywrócenia stanu pierwotnego.
12. Ograniczenie Przewozów, jest dopuszczalne na zasadach określonych w ust. 2 powyżej i Załączniku nr 1B oraz w zgodzie z właściwymi przepisami Prawa Przewozowego.


§ 3

Zobowiązania Stron

1. Strony zobowiązane będą do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Umowy.
2. Strony podejmą wspólne działania na rzecz promocji Przewozów. Szczegóły działań promocyjnych, o ile takie zostaną uzgodnione przez Strony, zostaną uregulowane w odrębnych umowach. W przypadku, gdy dane działanie na rzecz promocji Przewozów będzie się wiązać z kosztami dla Operatora, Operator ma prawo odmówić udziału lub podjęcia takiego działania, w przypadku braku zapewnienia przez Organizatora funduszy na ich sfinansowanie. Powyższe nie wyklucza możliwości podejmowania przez Strony samodzielnie (we własnym zakresie) działań na rzecz promocji Przewozów.
3. Z zastrzeżeniem innych postanowień Umowy, Operator nie może bez zgody Organizatora zlecać podwykonawcom wykonania całości lub części Przewozów.
4. Powyższe ograniczenie w zakresie podwykonawstwa nie dotyczy zlecenia podwykonawcom wykonywania Przewozów zastępczych, Zastępczej komunikacji autobusowej, Kolejowej komunikacji autobusowej lub korzystania z usługi trakcyjnej świadczonej przez innego przewoźnika.

§ 4

Obowiązki Operatora



1. W trakcie realizacji Umowy Operator będzie zobowiązany w szczególności do:

- 1) zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi oraz do podejmowania działań ułatwiających podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym korzystanie ze środków transportowych (art. 14 ust. 1 i 2 Ustawy – Prawo przewozowe), przy czym w granicach postanowień niniejszej Umowy, to jest w szczególności jej postanowień dotyczących zestawienia pojazdów kolejowych, Zapotrzebowania szczytowego obiegów i Zapotrzebowania szczytowego pojazdów;
- 2) zapewnienia informacji o warunkach przewozu (art. 2 ust. 1 Ustawy – Prawo przewozowe);
- 3) podawania do publicznej wiadomości Rozkładu Jazdy zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (t.j. Dz. U. 2018 poz. 202) oraz do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3 i 9 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
- 4) zorganizowania sprzedaży biletów na wykonywane przez siebie Przewozy, na zasadach określonych w § 5 ust. 6;
- 5) podawania do publicznej wiadomości taryfy i wysokości stosowanych opłat przewozowych (art. 46 ust. 1 pkt 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);
- 6) informowania Organizatora o wprowadzeniu okresowych zmian, w tym zmian w Rozkładzie Jazdy bez konieczności ich uzgodnienia z Organizatorem, z uwagi na przyczyny techniczne związane z infrastrukturą lub wymuszone warunkami atmosferycznymi (z zastrzeżeniem, że okresowe zmiany z uwagi na awarie pojazdów są wyłączone z obowiązku informacyjnego, o którym mowa w tym postanowieniu Umowy);
- 7) zachowania wskaźnika punktualności dla przyjazdów pociągów objętych Umową w wymiarze 95% (liczba pociągów punktualnych dzielona przez liczbę wszystkich pociągów uruchomionych); za opóźnienie uważać się będzie przekroczenie terminu przyjazdu pociągów na stację końcową o ponad 7 min.; nie traktuje się przy tym jako opóźnień pociągów:
 - (a) zmian godzin przyjazdów i odjazdów pociągów zarządzonych doraźnie w formie telegramu służbowego Operatora i zgodnie z obowiązującymi Operatora procedurami, spowodowanych koniecznością dokonywania robót inwestycyjno-modernizacyjnych, napraw i innych prac mających na celu zachowanie na niezmiennym poziomie lub podwyższenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii, względnie bezpieczeństwa. Zmiany te powinny być podane do publicznej wiadomości w obowiązującym trybie,
 - (b) wynikających z ograniczeń wprowadzonych przez ministra właściwego do spraw transportu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, w przypadku innych ograniczeń administracyjnych, nakazów lub zakazów, wprowadzonych przez organy władzy publicznej,
 - (c) wynikających z ograniczeń spowodowanych siłą wyższą,

- (d) spowodowanych niezależnymi od Operatora wypadkami i wydarzeniami na liniach kolejowych lub na terenie kolejowym,
- (e) Spowodowanych okolicznościami innymi niż wymienione w od lit (a) do lit (d) niezawinionymi przez Operatora, w tym wynikających z oczekiwania na skomunikowanie pociągu.

Wskaźnik punktualności obliczany będzie w okresach kwartalnych, przy czym kwartały będą obejmować następujące okresy wskazane w Tabeli:

Tabela

Kwartał	Od	Do
Pierwszy	od pierwszego dnia obowiązywania Rozkładu Jazdy wskazanego w § 2 ust. 8	31 marca
Drugi	1 kwietnia	30 czerwca
Trzeci	1 lipca	30 września
Czwarty	1 października	do ostatniego dnia obowiązywania danego Rozkładu Jazdy wskazanego w § 2 ust. 8

Ile razy w Umowie zostanie użyte słowo „kwartał”, będzie ono rozumiane jak w powyższej Tabeli.

- 8) zapewnienia Przewozu zastępczego (ZKA), przy czym Operator ma obowiązek uruchomienia Przewozu zastępczego w czasie 1 (jednej) godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie Przewozu na stacji początkowej, a w ciągu 1,5 (jedna godzina i 30 minut) godziny od zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej wykonywanie Przewozu na szlaku (po opuszczeniu stacji początkowej). Przez uruchomienie Przewozu zastępczego rozumiany jest odjazd pojazdu zastępczego z miejsca wydarzenia (zamiany).
2. Wykaz taboru, którym Operator będzie wykonywał Przewozy, w tym wykaz taboru udostępnionego przez Organizatora zawiera **Załącznik Nr 4**. W szczególnie uzasadnionych okolicznościach, za jakie uznaje się niedostępność do ruchu taboru określonego w **Załączniku nr 4**. Operator może wykorzystać inny tabor, niż wskazany w **Załączniku nr 4**, jednakże, przy zachowaniu zasady, że koszty dzierżawy lub najmu tego innego taboru lub koszty jego amortyzacji będą stanowić Koszty Zależne uwzględnione przy rozliczeniu Rekompensaty do wysokości określonej w Planie Finansowym (**Załącznik nr 8** do Umowy). Jeżeli wykorzystanie innego taboru, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym wynika z Okoliczności Nadzwyczajnych, całość kosztów dzierżawy lub najmu tego innego taboru zostanie uznana za Koszty Niezależne, po wcześniejszym uzyskaniu zgody Organizatora.
3. Operator zobowiązany jest do zestawienia pociągu wykorzystując wyłącznie tabor z miejscami siedzącymi 2 klasy. Wykorzystanie taboru z miejscami siedzącymi w klasie 1 wymaga uzyskania pisemnej zgody Organizatora. Operator poinformuje Organizatora o przepełnieniach w pociągach, to jest przekroczeniu

dopuszczalnej liczby przewożonych pasażerów (łącznie na miejscach siedzących i stojących), wynikającej z dokumentacji technicznej, jeżeli taka sytuacja będzie mieć miejsce w danym pociągu przez kolejne 5 dni kursowania pociągu.

4. Operator będzie składał Organizatorowi: (i) kwartalne raporty o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej, których wzór stanowi **Załącznik 9**. Raport będzie składany w dwóch formach: zwykłej pisemnej i elektronicznej przesyłanych na adresy poczty elektronicznej Organizatora wskazane w § 17 ust. 2 w terminach wskazanych poniżej:

- 1) za pierwszy kwartał – do 15 maja 2021 roku,
- 2) za drugi kwartał – do 15 sierpnia 2021 roku,
- 3) za trzeci kwartał – do 15 listopada 2021 roku,
- 4) za czwarty kwartał – do 15 lutego 2022 roku

oraz (ii) miesięczne sprawozdania z wykorzystania taboru udostępnionego przez Organizatora wg wzoru stanowiącego **Załącznik nr 16** do Umowy, w terminie do 20 dnia kolejnego miesiąca, składane w tej samej formie jak kwartalne raporty informacyjne.

5. Operator na potrzeby kwartalnego rozliczenia Opłat miesięcznych, o którym mowa w § 7 ust.19 Umowy, będzie składał Organizatorowi za pierwszy, drugi oraz za trzeci kwartał, w terminie najpóźniej 45 dni od zakończenia danego kwartału, poza raportami o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej i sprawozdaniem, o których mowa w ust. 4 powyżej, „Sprawozdanie informacyjne z realizacji Przewozów” wg wzoru stanowiącego **Załącznik nr 18** do Umowy. Na wniosek Organizatora, zgłoszony w terminie 7 dni od przedłożenia Sprawozdania informacyjnego z realizacji Przewozów, w przypadku odchylenia kwoty deficytu wykazanego w tym dokumencie o więcej, niż 15% od Planu finansowego, Operator przedłoży informację dodatkową, zawierającą wyjaśnienie przyczyn tego odchylenia.

6. Operator udzieli Organizatorowi upoważnienia do pozyskiwania od Zarządcy infrastruktury informacji dotyczących Przewozów. Wzór upoważnienia zawiera **Załącznik Nr 11**.

7. Operator na wniosek Organizatora jest zobowiązany w ustalonym przez Strony terminie przedłożyć dane i dokumenty dostępne lub będące w posiadaniu Operatora związane z realizacją Umowy, w szczególności następujące informacje:

- a) o pracy przewozowej
- b) o ograniczeniach w ruchu
- c) dane sprzedażowe
- d) dane frekwencyjne.

8. Operator, przedkładając dane i dokumenty, może zastrzec informacje w nich zawarte jako tajemnicę przedsiębiorstwa. Nie stanowią tajemnicy przedsiębiorstwa dane złożone przez Operatora zgodnie z Załącznikami Nr 1 i Nr 2 do Umowy.

9. Operator nie będzie ponosić odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie postanowień niniejszej Umowy, w zakresie w jakim niewykonanie lub nienależyte wykonanie postanowień niniejszej Umowy będzie wynikiem zdarzenia o charakterze Siły Wyższej. Operator zawiadomi Organizatora na piśmie o zaistnieniu wpływu Siły Wyższej na realizację postanowień Umowy i jej przyczynach. Strony we

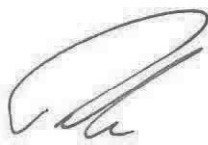

wzajemnej współpracy dołożą wszelkich starań w celu minimalizacji negatywnych skutków Siły Wyższej na wykonanie niniejszej Umowy.

10. Zdarzenie Siły Wyższej ani żadna inna okoliczność niezależna od Operatora, nie zwalnia Organizatora od zapłaty Rekompensaty należnej na rzecz Operatora zgodnie z zasadami określonymi w Umowie.
11. Zabrania się palenia papierosów i wyrobów tytoniowych (w tym papierosów elektronicznych i nowatorskich wyrobów tytoniowych) w taborze, którym Operator będzie wykonywał Przewozy.
12. Wykorzystanie przez Operatora taboru przeznaczonego do realizacji Przewozów w okresach wynikających z Załącznika nr 4 do wykonywania innych usług przewozowych wymaga zgody Organizatora. Dla uniknięcia wątpliwości zgody Organizatora nie wymaga wykorzystanie taboru do innych usług przewozowych poza okresami wskazanymi w Załączniku nr 4 do umowy.

§ 5

Opłaty i taryfa województwa kujawsko-pomorskiego oraz system sprzedaży biletów

1. Operator jest zobowiązany do stosowania taryfy województwa kujawsko-pomorskiego, zwaną dalej „Taryfą województwa”, opracowanej zgodnie z postanowieniami Załącznika 5 do Umowy.
2. Taryfę województwa stosuje się do Przewozów wykonywanych w ramach Umowy. Taryfę województwa stosuje się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a w wypadku, gdy trasa objętego Rekompensatą pociągu wykracza poza granicę województwa, Taryfa województwa obowiązuje do następujących stacji: Kwidzyn, Jabłonowo Pomorskie, Sierpc, Kutno, Babiak, Mogilno, Wyrzysk Osiek, Chojnice, Bąk, Czersk, Smętowo. Operator zobowiązuje się wystawiać bilety i honorować bilety wystawione przez innych przewoźników kolejowych na przejazdy opisane w niniejszym ustępie.
3. Taryfa województwa nie ma charakteru ulgi komercyjnej i zniżki taryfowej. W związku z powyższym mają zastosowanie, zgodnie z obowiązującym prawem, ulgi przewozowe w środkach publicznego transportu zbiorowego (aktualnie ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 295).
4. Nie wyklucza się możliwości równoczesnego stosowania, przez Operatora za zgodą Organizatora upustów udzielonych przez Operatora lub upustów mających na celu wygenerowanie większego ruchu pasażerskiego ujętych w Załączniku nr 17.
5. Na wniosek Organizatora zgłoszony z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, Operator wprowadzi dla podróżnych zniżki i ulgi o charakterze komercyjnym, ustalone przez Organizatora
6. Operator, w związku ze świadczonymi na podstawie Umowy Przewozami, dokonuje sprzedaży biletów. Bilety na Przewozy realizowane na podstawie Umowy, są sprzedawane poprzez Operatora przez następujące kanały dystrybucji:
 - kasy biletowe lub automaty biletowe;
 - sprzedaż w pociągach;
 - sprzedaż internetowa;

– inne kanały dystrybucji.

7. W celu sprzedaży biletów Operator może zawierać umowy z odpowiednimi podmiotami.
8. Wpływy ze sprzedaży biletów, o których mowa w niniejszym paragrafie Umowy stanowią przychody Operatora. Przychody te w wysokości rzeczywiście uzyskanej przez Operatora, są uwzględniane przy wyliczaniu wysokości Rekompensaty, zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie.

§ 6

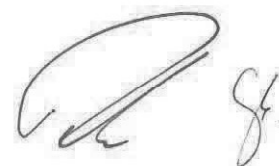
Infrastruktura oraz tabor wykorzystywany do Przewozów

1. Wykaz taboru, którym Operator będzie wykonywał Przewozy, w tym wykaz taboru udostępnionego przez Organizatora zawiera **Załącznik Nr 4**.
2. Zasady, na jakich Organizator udostępnia tabor do wykonywania Przewozów, określa **Załącznik nr 7**.
3. Przeglądy poziomu utrzymania P4 i P5 dla taboru udostępnionego przez Organizatora i wymienionego w Załączniku Nr 4, których terminy wynikające z dokumentacji techniczno-ruchowej wypadają w okresie obowiązywania Umowy, zapewnia Operator z tym zastrzeżeniem, że tylko w przypadku, gdy Organizator w formie pisemnej potwierdzi Operatorowi wykonanie tych przeglądów i zabezpieczy środki finansowe na realizację tych przeglądów. Koszty przeglądów, o których mowa w zdaniu poprzednim są zaliczane do Kosztów Niezależnych zgodnie z obowiązującymi zasadami księgowymi zaliczania tych kosztów do rachunku zysków i strat.
4. Przeglądy poziomu utrzymania 4 i 5 dla pozostałego taboru (innego, niż udostępniony przez Organizatora) wymienionego w Załączniku nr 4 również zapewnia i ponosi Operator. Koszty przeglądów poziomu utrzymania 4 i 5 dla pozostałego taboru (innego niż udostępniony przez Organizatora) wymienionego w Załączniku nr 4 zaliczane są do Kosztów Zależnych zgodnie z obowiązującymi zasadami księgowymi zaliczania tych kosztów do rachunku zysków i strat.
5. Przeglądy poziomu utrzymania P1, P2 i P3 taboru wymienionego w Załączniku nr 4 stanowią Koszty Zależne, z zastrzeżeniem kosztów Awarii Istotnych, o których mowa § 7 ust. 3 lit. g).
6. Operator zapewnia dostęp do niezbędnej infrastruktury w celu realizacji Przewozów uwzględniając ich zakres, zgodnie z postanowieniami Umowy oraz przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie, dotyczącymi w szczególności relacji pomiędzy Organizatorem a Zarządcą infrastruktury.
7. Operator zapewnia dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i stacji pasażerskich w zakresie niezbędnym dla prawidłowej realizacji Przewozów, w tym w razie potrzeby uzgadnia zasady korzystania z Operatorami obiektów infrastruktury usługowej i Operatorami stacji pasażerskich.
8. Koszty za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz obiektów infrastruktury usługowej i stacji pasażerskich są rozliczane w ramach Rekompensaty na zasadach określonych w Umowie.
9. Zakres korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym przepustowość oraz standard i jakość dostępu jest określona przez Zarządcę infrastruktury w „Regulamin Sieci 2020/21”.

§ 7

Finansowanie Przewozów i sposób rozliczania Rekompensaty

1. Z tytułu Przewozów Organizator przekazuje Operatorowi Rekompensatę, zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370/2007, na zasadach wynikających z Umowy, przy uwzględnieniu Kosztów, rzeczywiście uzyskanych Przychodów oraz Wynagrodzenia Operatora i (jeżeli należne) Rocznej Premii 1, Rocznej Premii 2 i Kwartalnych Premii 3.
2. W kalkulacji kosztów usług objętych Umową są uwzględnione wszystkie Koszty Operatora związane z realizacją Przewozów.
3. Do Kosztów Niezależnych, to jest kosztów poniesionych przez Operatora z zachowaniem należytej staranności, w związku z Przewozami i których poniesienie było racjonalnie uzasadnione, a wynikających ze zdarzeń poza kontrolą Operatora lub których wystąpienia lub zmiany Operator nie mógł przewidzieć lub nad którymi Operator nie ma możliwości sprawowania kontroli („Koszty Niezależne”), zalicza się w szczególności:
 - a) koszty dostępu do Infrastruktury kolejowej, koszty dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i stacji pasażerskich,
 - b) koszty związane z dostosowaniem się do nowych wymogów wynikających ze zmiany (lub wprowadzenia nowych) przepisów prawa polskiego lub prawa Unii Europejskiej, w tym opłaty administracyjne,
 - c) koszty wyposażenia pojazdów związanego ze zmianą (lub wprowadzenia nowych) przepisów prawa polskiego lub prawa Unii Europejskiej lub zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków kolejowych i Urzędu Transportu Kolejowego,
 - d) koszty przeglądu poziomu P4 i P5 taboru udostępnionego przez Organizatora wymienionego w załączniku nr 4 do Umowy,
 - e) koszty paliwa trakcyjnego/energii elektrycznej trakcyjnej,
 - f) koszty nieprzewidzianych zdarzeń na torach (wypadki, zderzenia z infrastrukturą z przyczyn niezawinionych przez Operatora),
 - g) koszty usunięcia istotnych awarii taboru udostępnionego przez Organizatora, to jest awarii dotyczących generatora, hydrostatyki, elektrowtryskiwaczy, przekładni głównej, przekładni osiowych oraz silnika i osprzętu silnika, jak również remontów silnika („Awarie Istotne”),
 - h) koszty związane z ograniczeniem przepustowości lub wyłączeniem odcinków linii kolejowej z użytkowania tj. koszty dodatkowych dojazdów i objazdów (w tym technicznych) na sieci kolejowej nie pokrytych przez Zarządcę infrastruktury, Zastępczej komunikacji autobusowej oraz koszty Kolejowej komunikacji autobusowej,
 - i) koszty zmian Taryfy Województwa oraz koszty wprowadzania lub zmiany ofert specjalnych lub ulg handlowych Organizatora,
 - j) inne koszty, co do których w przypadku ich wystąpienia obie Strony uzgodnią pisemnie ich zakwalifikowanie do Kosztów Niezależnych.
4. Do Kosztów Zależnych, to jest nad którymi Operator może sprawować kontrolę w ramach ustalonych przez Strony Założeń („Koszty Zależne”), zalicza się w szczególności:



- a) koszty obsługi trakcyjnej,
 - b) koszty obsługi konduktorskiej,
 - c) koszty działalności eksploatacyjnej,
 - d) koszty dzierżawy, utrzymania (w tym koszty przeglądów poziomu utrzymania P1, P2 i P3 taboru Operatora i taboru udostępnionego przez Organizatora oraz koszty poziomu utrzymania P4 i P5 taboru Operatora) i naprawy taboru (inne, niż należące do Kosztów Niezależnych),
 - e) koszty personelu, koszty ubezpieczenia i koszty finansowe,
 - f) właściwą część kosztów ogólnych ponoszonych przez Operatora, odpowiadającą udziałowi wszystkich pozostałych kosztów Przewozów w kwocie wszystkich pozostałych kosztów Spółki ogółem w Okresie Rozliczeniowym,
 - g) koszty działalności handlowej (w tym (i) koszty sprzedaży własnej jak np. obsługa i utrzymanie własnych kas, w tym koszty osobowe, koszty najmu i utrzymania pomieszczeń, konwoju gotówki, eksploatacji i utrzymania systemów sprzedaży, (ii) koszty prowizji od sprzedaży biletów od agentów i inne koszty związane ze sprzedażą agencyjną, (iii) koszty obsługi pasażera, w tym koszty informacji podróży).
5. Do Kosztów z Funduszu Kolejowego zalicza się koszty opisane w **Załączniku Nr 15** do Umowy (**Koszty z Funduszu Kolejowego**). Strony uzgadniają, że opisanie w **Załączniku Nr 15** Kosztów z Funduszu Kolejowego ma jedynie takie znaczenie, że w przypadku uzyskania przez Organizatora środków z Funduszu Kolejowego, Organizator przeznaczy je na finansowanie Kosztów z Funduszu Kolejowego, zaś w przypadku braku pozyskania środków z Funduszu Kolejowego, koszty opisane w **Załączniku Nr 15** będą zaliczone zgodnie z postanowieniami ust. 3 i ust. 4 powyżej do Kosztów Niezależnych lub Kosztów Zależnych.
6. W celu uniknięcia wątpliwości, Strony przyjmują, że za Koszty uzasadnione to jest poniesione w związku z zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i zawartym w Umowie, uznaje się wszystkie poniesione przez Operatora Koszty Niezależne, wyliczone na podstawie faktur lub innych dokumentów równoważnych, Koszty z Funduszu Kolejowego rozliczone na zasadach określonych w **Załączniku Nr 15** oraz Koszty Zależne nieprzekraczające - z zastrzeżeniem ust. 7 i ust. 8 – iloczynu Planowanej Stawki Kosztów Zależnych i wykonanej Całkowitej Pracy Eksploatacyjnej. W związku z powyższym, z zastrzeżeniem postanowień ust. 8, wszelkie Koszty Zależne, przekraczające w stosunku do Planu Finansowego wartość Kosztów Zależnych, uznaje się za nieuzasadnione.
7. W każdym przypadku ograniczenia pracy eksploatacyjnej lub braku możliwości świadczenia usługi przewozowej z przyczyn niezależnych od Operatora (w tym zdarzenia mającego charakter czasowej następczej niemożliwości świadczenia przez Operatora), w tym w szczególności, w przypadku zmiany Zapotrzebowania szczytowego obiegów lub wystąpienia większego odchylenia od planowanej Kwartalnej Pracy Eksploatacyjnej, niż dopuszczalne odchylenie określone w Załączniku 1B, spowodowanych okolicznościami związanymi bezpośrednio z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2 lub zmianą stanu prawnego, wynikającego z prawa obowiązującego na datę zawarcia Umowy Organizator pokryje koszty ponoszone przez Operatora związane z utrzymaniem gotowości do świadczenia usług objętych Umową. Dla uniknięcia wątpliwości, koszty związane z utrzymaniem gotowości do świadczenia usług objętych Umową stanowią Koszt i

podlegają uwzględnieniu w ramach rozliczenia Rekompensaty zgodnie z ust. 18 poniżej, w tym Koszty Zależne pracy eksploatacyjnej ograniczonej (niewykonanej) z uwagi na okoliczności, o których mowa w niniejszym ustępie Organizator pokryje przy zastosowaniu tzw. wskaźnika gotowości wynoszącego 88% Stawki Kosztów Zależnych.

8. W przypadku powstania konieczności poniesienia kosztów nieprzewidzianych w Planie Finansowym, poza wymienionymi w Kosztach Niezależnych lub istotnego wzrostu wartości wszystkich lub tylko niektórych Kosztów Zależnych lub w innych uzasadnionych przypadkach, Operator przed rozliczeniem Rekompensaty, zgodnie z ust. 27 może przedstawić Organizatorowi propozycję korekty Planu Finansowego wraz ze szczegółowym uzasadnieniem, dotyczącym przyczyn korekty Planu Finansowego. Strony niezwłocznie przystąpią do uzgodnienia korekty Planu Finansowego.
9. W przypadku nieosiągnięcia przez Operatora Przychodów wynikających z Planu Finansowego do obliczenia Rekompensaty przyjmuje się wartości Przychodów wynikające nie z Planu Finansowego, lecz Przychody rzeczywiście osiągnięte przez Operatora.
10. Jeśli w ramach rozliczenia rocznego Rekompensaty okaże się, że w Okresie Rozliczeniowym Operator osiągnął Przychody wyższe, niż założone w Planie Finansowym, to Operator będzie uprawniony do otrzymania premii za efektywność („Roczna Premia1”), w postaci 40 % nadwyżki Przychodów uzyskanych w Okresie Rozliczeniowym ponad wartości ustalone w Planie Finansowym. Podobnie, jeśli w wyniku rozliczenia rocznego Rekompensaty okaże się, że wartość Kosztów Zależnych poniesionych przez Operatora w Okresie Rozliczeniowym jest niższa od tych założonych w Planie Finansowym, Operator będzie uprawniony do otrzymania premii za efektywność („Roczna Premia2”), w postaci 60 % oszczędności pomiędzy poniesionymi Kosztami Zależnymi, a Kosztami Zależnymi wynikającymi z Planu Finansowego. Punktualność i niezawodność kursowania mają znaczenie dla jakości świadczonej usługi, dlatego Strony uzgadniają, że Operator w ramach rozliczenia rocznego Rekompensaty będzie uprawniony do otrzymania kwartalnych premii za punktualność powyżej wskaźnika wynikającego z postanowień § 4 ust 1 pkt 7 Umowy oraz za niezawodność - obliczanych dla poszczególnych kwartałów Okresu Rozliczeniowego („Kwartalna Premia 3” a w liczbie mnogiej „Kwartalne Premie 3”). Szczegółowe zasady dotyczące Kwartalnych Premii 3 określone są w Załączniku nr 12 do Umowy.
11. W celu uniknięcia wątpliwości, Strony potwierdzają, że dla zapewnienia realizacji Przewozów, Operator może otrzymać lub ubiegać się o środki publiczne oraz inne przysporzenia ze źródeł publicznych związane z celem realizacji Umowy, w tym dotacje udzielane na podstawie przepisów dotyczących finansów publicznych oraz dotacje w ramach programów operacyjnych. Środki i inne przysporzenia ze źródeł publicznych przekazywane i rozliczane są z uwzględnieniem ich formy, zgodnie z właściwymi przepisami lub zasadami związanymi z ich wydatkowaniem. Otrzymane środki lub inne przysporzenia ze źródeł publicznych są odpowiednio uwzględniane przy obliczaniu wysokości Rekompensaty należnej Operatorowi.
12. Plan Finansowy został opracowany przez Operatora z należytą starannością i wiedzą Operatora, w sposób rzetelny i gospodarczo uzasadniony, bazujący na rachunku ekonomicznej efektywności, zapewniający celowe i gospodarne wykorzystanie zasobów Operatora oraz przy uwzględnieniu Założeń. Plan Finansowy stanowi Załącznik Nr 8 do Umowy.

13. Na podstawie Planu Finansowego ustala się Planowaną Stawkę Przychodów wyliczoną wg poniższego wzoru:

$$S_p = \frac{P_p}{P_{ep}}$$

gdzie

- S_p - Planowana Stawka Przychodów [zł/pockm];
 P_p - planowane Przychody [zł];
 P_{ep} - planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna [pockm];

Planowaną Stawkę Przychodów, zaokrągla się do pełnych groszy tj. kwoty wynoszące mniej niż 0,5 grosza należy pominąć, a wynoszące 0,5 grosza i więcej - podwyższyć do pełnych groszy.

Planowana Stawka Przychodów określona jest w **Załączniku nr 3**.

14. Na podstawie Planu Finansowego, ustala się Planowaną Stawkę Kosztów Zależnych wyliczoną wg poniższego wzoru:

$$S_{kz} = \frac{K_{zp}}{P_{ep}}$$

gdzie

- S_{kz} - Planowana Stawka Kosztów Zależnych [zł/pockm];
 K_{zp} - planowane Koszty Zależne [zł];
 P_{ep} - planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna [pockm];

Planowaną Stawkę Kosztów Zależnych, zaokrągla się do pełnych groszy tj. kwoty wynoszące mniej niż 0,5 grosza należy pominąć, a wynoszące 0,5 grosza i więcej - podwyższyć do pełnych groszy.

Planowana Stawka Kosztów Zależnych określona jest w **Załączniku Nr 3**.

15. Operator zobowiązany jest do określenia i przekazania Organizatorowi na Rozkład Jazdy planowanych Kosztów Niezależnych.
16. Dla Rozkładu Jazdy ustala się Planowaną Stawkę Kosztów Niezależnych wyliczoną wg poniższego wzoru:

$$S_{kn} = \frac{K_{kn}}{P_{ep}}$$

gdzie:

- S_{kn} - Planowana Stawka Kosztów Niezależnych [zł/pockm];
 K_{kn} - planowane Koszty Niezależne [zł];
 P_{ep} - planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna [pockm];

Planowaną Stawkę Kosztów Niezależnych, zaokrągla się do pełnych groszy tj. kwoty wynoszące mniej niż 0,5 grosza należy pominąć, a wynoszące 0,5 grosza i więcej - podwyższyć do pełnych groszy.

Planowana Stawka Kosztów Niezależnych określona jest w **Załączniku nr 3**.

17. Ustala się wysokość Wynagrodzenia Operatora na poziomie 5% Kosztów określonych w Planie Finansowym, przy czym suma kwot Wynagrodzenia Operatora oraz Rocznej Premii 1, Rocznej Premii 2 i Kwartalnych Premii 3 nie może w Okresie Rozliczeniowym przekraczać Rozsądnego Zysku. Zważywszy na sytuację gospodarczą wywołaną epidemią w związku z zakażeniami wirusem SARS-Cov-2, Strony dodatkowe uzgadniają, że Wynagrodzenie Operatora ustalone zgodnie z postanowieniami zdania poprzedniego zostanie pomniejszone o 25%.
18. Wysokość Rekompensaty, ustala się w oparciu o wykonaną Całkowitą Pracę Eksploatacyjną, o ograniczoną (niewykonaną) pracę eksploatacyjną z uwagi na okoliczności, o których mowa w ust. 7 powyżej, wskazaną Sprawozdaniu, zgodnie z Załącznikiem nr 10, uzyskane rzeczywiste Przychody, Koszty Zależne, Stawkę Przychodów, Stawkę Kosztów Zależnych, poniesione przez Operatora Koszty Niezależne, rozliczone Koszty z Funduszu Kolejowego i wyraża się następującym wzorem:

$$RK = K_z + K_n - P_z + K_{KF} + W_p - R + \text{Roczna Premia1} + \text{Roczna Premia2} + \Sigma \text{Kwartalna Premia3}$$

$$K_z = \begin{cases} K_w & \text{dla } K_w \leq S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) \\ S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) & \text{dla } K_w > S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) \end{cases}$$

Roczna Premia 1 – premia za efektywność, o której mowa w § 7 ust. 10, kalkulowana zgodnie z poniższym wzorem:

$$\text{Roczna Premia1} = \begin{cases} 40\% \times (P_z - P_e \times S_p), & P_z > P_e \times S_p \\ 0, & P_z \leq P_e \times S_p \end{cases}$$

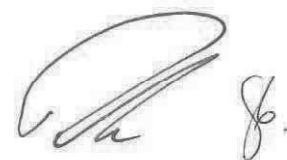
Roczna Premia 2 – premia za efektywność, o której mowa w § 7 ust. 10, kalkulowana zgodnie z poniższym wzorem:

$$\text{Roczna Premia2} = \begin{cases} 60\% \times (S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) - K_w), & K_w < S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) \\ 0, & K_w \geq S_{kz} \times (P_e + P_x \times W_g) \end{cases}$$

Kwartalna Premia 3 – premia za efektywność, o której mowa w § 7 ust. 10, kalkulowana dla każdego kwartału w Okresie Rozliczeniowym zgodnie z **Załącznikiem nr 12** do Umowy

gdzie:

- RK – wysokość Rekompensaty za Okres Rozliczeniowy [zł];
- K_z – Koszty Zależne [zł];
- K_w – poniesione Koszty Zależne przez Operatora w związku z realizacją Umowy [zł];
- K_n – poniesione Koszty Niezależne przez Operatora w związku z realizacją Umowy [zł]

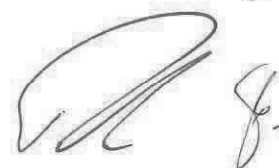


- K_{KF} – koszty z Funduszu Kolejowego
- S_{kz} – Planowana Stawka Kosztów Zależnych [zł];
- P_z – Przychody rzeczywiste uzyskane przez Operatora w związku z realizacją niniejszej umowy [zł];
- S_p – stawka Przychodów [zł];
- P_e – wykonana Całkowita Praca Eksploatacyjna;
- P_x – praca eksploatacyjna ograniczona (niewykonana) z uwagi na okoliczności, o których mowa w § 7 ust. 7, wskazana w Sprawozdaniu, o którym mowa w § 7 ust. 27 Umowy;
- W_g – Wskaźnik gotowości wynoszący 88%;
- W_p – Wynagrodzenie Operatora [zł];
- R – pomniejszenie Wynagrodzenia Operatora, o którym mowa w § 7 ust. 17 Umowy.

Dla uchylenia wątpliwości Strony uzgadniają, że przy ustalaniu wysokości Rekompensaty ograniczona (niewykonana) praca eksploatacyjna z uwagi na okoliczności, o których mowa w § 7 ust. 7, zostanie zaliczona w pierwszej kolejności do poziomu dopuszczalnego odchylenia dla Okresu Rozliczeniowego określonego w Załączniku nr 1B, a pozostała część ograniczonej (niewykonanej) pracy eksploatacyjnej zostanie rozliczona przy zastosowaniu wskaźnika gotowości wynoszącego 88% Stawki Kosztów Zależnych.

19. Organizator zobowiązuje się do wypłacania na rzecz Operatora opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty w wysokości i terminach określonych w **Załączniku nr 6** do Umowy. Suma opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty należnych Operatorowi w pierwszym kwartale, w drugim kwartale i w trzecim kwartale nie może być niższa w żadnym z tych kwartałów, niż kwota deficytu wykazanego w „Sprawozdaniu informacyjnym z realizacji Przewozów”, o którym mowa w § 4 ust. 5 Umowy odpowiednio za pierwszy kwartał, za drugi kwartał i za trzeci kwartał (przy czym w każdym z tych kwartałów osobno).
20. Organizator zastrzega sobie prawo potrącenia z opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty kwoty należnych od Operatora kar umownych.
21. W przypadku, gdy suma opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty wypłaconych Operatorowi za dany kwartał będzie większa od deficytu wykazanego w „Sprawozdaniu informacyjnym z realizacji Przewozów”, o którym mowa w § 4 ust. 5 Umowy za ten kwartał, Operator na pisemny wniosek Organizatora będzie zobowiązany zwrócić Organizatorowi kwotę powstałej nadwyżki (to jest różnicy między sumą opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty wypłaconych Operatorowi za dany kwartał, a deficytem wykazanym w „Sprawozdaniu informacyjnym z realizacji Przewozów” za ten kwartał) w terminie 14 dni, przy czym ostateczne rozliczenie nastąpi zgodnie z ust. 27.
22. W przypadku, gdy suma opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty wypłaconych Operatorowi w danym kwartale będzie niższa, od kwoty deficytu wykazanego w „Sprawozdaniu informacyjnym z realizacji Przewozów”, o którym mowa w § 4 ust. 5 Umowy za dany kwartał, Organizator wypłaci Operatorowi należną mu część opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty w terminie 14 dni od dnia przedłożenia „Sprawozdania informacyjnego z realizacji Przewozów” za dany kwartał, przy czym ostateczne rozliczenie nastąpi zgodnie z ust. 27.

23. Organizator przekazywać będzie Operatorowi opłaty miesięczne na rachunek bankowy Operatora w Banku mBank 10114010100000538055001018 z dopiskiem „opłata miesięczna na poczet rekompensaty świadczenia kolejowych przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim w okresie od ... do ... zgodnie z umową nr UMOWY”. Za datę przekazania opłaty miesięcznej uznaje się dzień uznania rachunku Operatora. Płatnikiem opłaty miesięcznej będzie Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń, NIP: 956-19-45-671, REGON: 871121290.
24. Operator jest zobowiązany do przeznaczenia opłat miesięcznych przekazywanych przez Organizatora wyłącznie na finansowanie Przewozów.
25. Od opłat miesięcznych zapłaconych po terminach, wskazanych w **Załączniku Nr 6** Operator nalicza Organizatorowi odsetki ustawowe za opóźnienie od upływu wyznaczonego dnia tego terminu do dnia wpływu należności na rachunek bankowy Operatora.
26. Organizator ma prawo wstrzymać się z wypłatą 10% opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty, w przypadku niewykonania i/lub nieprzedłożenia w ustalonym terminie:
- 1) miesięcznego sprawozdania z wykorzystania taboru udostępnionego przez Organizatora, o którym mowa w § 4 ust 4 Umowy,
 - 2) kwartalnego raportu o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 4 ust 4 Umowy,
 - 3) „Sprawozdania informacyjnego z realizacji Przewozów” za dany kwartał, o którym mowa w § 4 ust 5 Umowy,
- do dnia przedłożenia ww. sprawozdania, raportu o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej lub Sprawozdania informacyjnego z realizacji Przewozów, w takim przypadku wypłata zatrzymanej części opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty, nastąpi w terminie 14 dni od wykonania obowiązku przez Operatora dotyczącego przedłożenia kwartalnego raportu o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej, miesięcznego sprawozdania z wykorzystania taboru udostępnionego przez Organizatora oraz „Sprawozdania informacyjnego z realizacji Przewozów”.
27. Rozliczenie Rekompensaty nastąpi na podstawie sprawozdania (dalej: „**Sprawozdanie**”) sporządzonego zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik Nr 10** do Umowy. Sprawozdanie będzie obejmowało Okres Rozliczeniowy. Sprawozdanie dostarczone będzie Organizatorowi w terminie do 15 kwietnia 2022 r.
28. Organizator dokona sprawdzenia prawidłowości finansowej przedłożonego Sprawozdania, o którym mowa w ust. 27 w terminie 30 dni od dnia jego przedłożenia.
29. Jeżeli w Okresie Rozliczeniowym Operatorowi została wypłacona Rekompensata niepokrywająca kwoty wynikającej z rocznego rozliczenia Rekompensaty, Organizator wypłaci Operatorowi brakującą kwotę Rekompensaty należnej zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie i przepisach prawa, w terminie 30 dni od przedłożenia Sprawozdania, o którym mowa w ust. 27, z zastrzeżeniem, że jeżeli Organizator w terminie 30 dni od dnia złożenia Sprawozdania nie dokona jego przyjęcia z uwagi na niezakończoną weryfikację Sprawozdania, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 31 – ust. 34 poniżej, Organizator



wypłaci Operatorowi w tym terminie bezsporną część Rekompensaty, a pozostałą kwotę po zakończeniu weryfikacji Sprawozdania zgodnie z ust. 31 - ust. 34 poniżej, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od przedłożenia Sprawozdania. W przypadku wyboru Audytora, zgodnie z ust. 33 poniżej - w terminie nie dłuższym niż 130 dni od przedłożenia Sprawozdania. Za datę przekazania pozostałej części Rekompensaty uznaje się dzień uznania rachunku Operatora. Płatnikiem Rekompensaty będzie Województwo Kujawsko-Pomorskie, Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń, NIP: 956-19-45-671, REGON: 871121290.

30. W przypadku przekazania przez Organizatora sumy kwot opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty, o której mowa w ust. 19 w wysokości wyższej od Rekompensaty wynikającej ze Sprawozdania i Umowy lub wyższej niż dopuszczalna zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370/2007 (nadkompensata) Operator zobowiązany będzie do zwrotu kwoty nadkompensaty w terminie 14 dni od dnia przyjęcia prawidłowo sporządzonego Sprawozdania. Niezachowanie terminu 14 dni zobowiązuje Operatora do zwrotu nadkompensaty wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych. Odsetki należne naliczane będą od dnia upływu terminu 14-dniowego do dnia wpływu nadebranej kwoty na rachunek bankowy Urzędu Marszałkowskiego.
31. W przypadku, gdy Organizator w trakcie przeprowadzania weryfikacji Sprawozdania poweźmie uzasadnione wątpliwości co do Sprawozdania przedłożonego przez Operatora, Organizator może w terminie 30 dni od przedłożenia Sprawozdania, zażądać wyjaśnień lub wskazać konkretne dodatkowe dokumenty i informacje, które Operator powinien mu przekazać w celu weryfikacji Sprawozdania w terminie 7 dni roboczych od zgłoszenia żądania przez Organizatora.
32. Organizator po otrzymaniu od Operatora żądanych wyjaśnień, dokumentów lub informacji przyjmuje Sprawozdanie lub w terminie 7 dni roboczych zgłasza Operatorowi swoje zastrzeżenia dotyczące rocznego rozliczenia Rekompensaty. W przypadku zgłoszenia przez Organizatora zastrzeżeń Operator w terminie 7 dni przedstawia swoje stanowisko i przekazuje je Organizatorowi. Organizator w ciągu kolejnych 7 dni podejmuje decyzję o ich uwzględnieniu i przyjęciu Sprawozdania albo o odmowie ich uwzględnienia, podając przy tym uzasadnienie swojego rozstrzygnięcia. Po upływie 60 dni od dnia złożenia Sprawozdania, w przypadku dalszej odmowy Organizatora przyjęcia Sprawozdania lub odmowy przyjęcia Sprawozdania w części objętej zastrzeżeniami, Strony w terminie 14 dni wybierają podmiot zajmujący się profesjonalnie wykonywaniem audytu („Audytor”) i zlecają mu na koszt Organizatora sprawdzenie rocznego rozliczenia Rekompensaty w odniesieniu do tych kwestii, które są sporne pomiędzy Stronami, w zakresie zgodności z postanowieniami Umowy i przepisami prawa.
33. Audyt powinien się rozpocząć w terminie 7 dni od dnia wyboru Audytora i zakończyć w terminie 30 dni od dnia jego rozpoczęcia. Zakończenie audytu polega na sporządzeniu przez Audytora i przekazaniu Stronom raportu. Każda ze Stron w terminie 7 dni od przekazania jej raportu ma prawo wnieść do niego uwagi. Audytor w ciągu kolejnych 7 dni podejmuje decyzję o uwzględnieniu uwag i zmianie ustaleń raportu albo o odmowie ich uwzględnienia, podając uzasadnienie swojego rozstrzygnięcia.
34. Ustalenia wynikające z ostatecznego raportu Audytora, o którym mowa w ust. 33 będą wiążące dla Stron. Postanowienia zawartego w zdaniu poprzednim nie stosuje się, jeżeli obie Strony poweźmą uzasadnione wątpliwości co do rzetelności przeprowadzonego audytu lub też zostaną ujawnione okoliczności, których Audytor nie miał możliwości wziąć pod uwagę w trakcie sporządzania audytu, zaś Strony w terminie 14 dni od otrzymania raportu, wspólnie ustalą inną wartość Rekompensaty.

35. W przypadku wydatkowania środków finansowych niezgodnie z Umową, Operator zobowiązany jest do ich niezwłocznego zwrotu w części nienależnej, wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych od dnia przekazania środków do dnia ich wpływu na rachunek bankowy Urzędu Marszałkowskiego. Na wniosek Organizatora Operator umożliwi niezależnemu biegłemu rewidentowi powołanemu przez Organizatora, przeprowadzenie kontroli wydatkowania Rekompensaty poprzez udostępnienie dokumentów źródłowych. Biegły rewident i Organizator zobowiązani będą do zachowania zastrzeżonej przez Operatora tajemnicy przedsiębiorstwa.
36. W szczególności za niezgodne z Umową uznaje się nieuiszczanie, przez Operatora, opłat za dostęp do infrastruktury związanych z przewozami określonymi w Umowie.
37. Operator jest zobowiązany do prowadzenia rachunkowości zgodnie z obowiązującymi Operatora w tym zakresie przepisami, z uwzględnieniem art. 58 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz treści załącznika do Rozporządzenia 1370/2007, w sposób umożliwiający identyfikację Przychodów i Kosztów związanych z przedmiotem Umowy.
38. Organizator przekaze Operatorowi środki z Funduszu Kolejowego na zasadach określonych w **Załączniku Nr 15**.

§ 8

Kontrola sprawowana przez Organizatora

1. W zakresie obowiązków Operatora, w związku z wykonaniem Umowy, Organizator uprawniony będzie do kontroli wykonywanych Przewozów, a w szczególności do kontroli:
 - 1) wydatkowania kwot Rekompensaty przekazywanej Operatorowi,
 - 2) punktualności kursowania pociągów i wykonanej pracy eksploatacyjnej,
 - 3) realizowania przez Operatora zobowiązań, o których mowa w § 4 ust.1 pkt 1 - 6 i 8 Umowy w szczególności kontroli pociągów w zakresie przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osób niepełnosprawnych, kobiet w ciąży i osób z małymi dziećmi, oraz bezpieczeństwa pasażerów,
 - 4) w zakresie obecności drużyny konduktorskiej oraz sprzedaży biletów, tj. zgodności z postanowieniami lit a) i lit b) poniżej:
 - a) Przyjmuje się że w każdym pociągu objętym niniejszą Umową i realizującym Przewóz, jest obecny kierownik pociągu lub konduktor,
 - b) Przyjmuje się, że konduktor, kierownik pociągu lub inna osoba upoważniona przez Przewoźnika (np. rewizor) rozpocznie kontrolę biletów w czasie 5 minut od rozpoczęcia biegu pociągu ze stacji początkowej a w przypadku kiedy konieczna jest sprzedaż biletów - w czasie 5 minut od zakończenia sprzedaży biletów.
2. Kontrola wydatkowania kwot Rekompensaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1 jest wykonywana w trybie określonym w z § 7 ust. 27 - 34 Umowy.
3. Kontrola punktualności kursowania pociągów i wykonanych przewozów, o której mowa w ust. 1 pkt 2 będzie wykonywana na podstawie raportu kwartalnego, o którym mowa w § 4 ust. 4 oraz na podstawie danych i dokumentów dostępnych Operatorowi lub będących w jego posiadaniu, do których złożenia, na

wniosek Organizatora, będzie zobowiązany oraz na podstawie informacji własnych lub uzyskanych od Zarządcy.

4. Kontrola pociągów (dla każdego pociągu będzie sporządzany oddzielny protokół), o której mowa w ust. 1 pkt 3 będzie realizowana przez doraźne wizytacje pociągów i wykonywana przez pracowników Organizatora lub osoby działające na zlecenie Organizatora, w każdym przypadku legitymujących się każdorazowo stosownym upoważnieniem do jej przeprowadzenia. Wzór upoważnienia zawiera **Załącznik Nr 13** do Umowy. Kontrola będzie przeprowadzana zgodnie z poniżej wskazanymi zasadami przeprowadzania kontroli:
 - 1) osoby kontrolujące, legitymujące się stosownym upoważnieniem i legitymacją służbową Organizatora, mocą Umowy zwalnia się z obowiązku zakupu biletu na odcinku objętym kontrolą,
 - 2) czynności obsługowe wykonywane przez personel pociągów i czynności innych osób wykonywane na zlecenie Operatora będą miały priorytet względem czynności kontrolnych, kontrole w pociągach będą realizowane w sposób nie wpływający na prawidłowe i terminowe wykonywanie obsługi podróżnych przez personel pociągów (np. konduktorów),
 - 3) ustalenia poczynione podczas kontroli zostaną udokumentowane w formie protokołu pokontrolnego (wzór protokołu zawiera **Załącznik Nr 14**),
 - 4) Personel kontrolowanego pociągu (kierownik pociągu lub konduktor) potwierdzi fakt zapoznania się z ustaleniami kontroli poprzez złożenie stosownego podpisu na protokole. Ewentualne uwagi do ustaleń kontrolnych Operator ma prawo wnieść do protokołu w terminie 3 dni roboczych od daty kontroli. Złożenie podpisu na protokole nie jest równoznaczne z brakiem uwag do ustaleń z kontroli.
5. Protokół pokontrolny, w którym stwierdzono nieprawidłowości, zostanie przekazany niezwłocznie Operatorowi.
6. Operator w terminie 14 dni od otrzymania protokołu pokontrolnego ustosunkuje się do ustaleń z kontroli, w tym złoży wyjaśnienia co do przyczyn ewentualnych nieprawidłowości.
7. Organizator rozpatrzy wyjaśnienia wniesione przez Operatora i swoje stanowisko niezwłocznie przekaze w formie pisemnej Operatorowi.
8. W razie bezskutecznego upływu terminu określonego w ust. 6, nieprawidłowości uznaje się za stwierdzone i bezsporne.
9. Operator jest obowiązany do usunięcia nieprawidłowości w terminie ustalonym przez Strony.
10. Operator rozpatruje skargi i reklamacje wniesione przez użytkowników usług świadczonych przez Operatora w ramach Przewozów na zasadach określonych w obowiązującym u Operatora Regulaminie Przewozu, zgodnie z przepisami ustawy – Prawo przewozowe, Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z 24 czerwca 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz. U. z 2006 r., Nr 38, poz. 266) i Rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 14).
11. Skargi i reklamacje mogą zostać wniesione bezpośrednio do Operatora na wskazany, podany do publicznej wiadomości, adres kontaktowy.

12. Operator przekaze Organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca 2022 roku informacje o przedmiocie, liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji złożonych w związku z realizacją Przewozów oraz informacje o przyczynie, liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

§ 9

Tryb nakładania kar i ustalenia ich wysokości

1. Organizator będzie mógł naliczyć Operatorowi kary umowne w przypadku niewykonania z winy Operatora zobowiązań wskazanych w Umowie w § 4 ust. 1 pkt 1-6, w wysokości stawki bazowej, o której mowa w ust. 10. Kary będą naliczane Operatorowi bez względu na wagę niewykonania zobowiązań, ich rodzaj i ilość stwierdzoną w toku danej kontroli, z zastrzeżeniem, że w tej samej dobie Organizator przeprowadzić może tylko jedną kontrolę w tym samym pociągu oraz, że za jedno zdarzenie może być naliczona tylko jedna kara umowna.
2. Kary umowne nie są nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od Operatora okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie Przewozów, w tym, w przypadku wystąpienia Siły Wyższej lub w przypadku zwolnienia Operatora od obowiązku wykonywania przewozu stosownie do postanowień Prawa przewozowego. Za obiektywne, niezależne od Operatora okoliczności uznaje się również kolizje i wypadki, w których uczestniczy pojazd Operatora, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia.
3. Organizator będzie mógł naliczyć Operatorowi karę umowną w przypadku niewykonania z winy Operatora zobowiązań wskazanych w § 4 ust. 1 pkt 7 Umowy w wysokości ustalonej zgodnie z zasadami wynikającymi z Załącznika nr 12 do Umowy.
4. Operator zapłaci kary umowne także w przypadku zawinonego przez siebie nieuruchomienia bądź rozwiązania przed stacją docelową pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy, zgodnie z zasadami wynikającymi z Załącznika nr 12 do Umowy, przy czym w takim wypadku Operatorowi nie przysługuje Rekompensata, za niezrealizowany przebieg pociągu, pomimo poniesionych kosztów własnych.
5. W przypadku nieuruchomienia bądź rozwiązania przed stacją docelową pociągu, które wynikało z zaistnienia okoliczności, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy – Prawo przewozowe i wywiązania się Operatora z obowiązków określonych w § 4 ust 1 pkt 8 Umowy kara, o której mowa w ust. 4 nie będzie naliczana.
6. W przypadku nieuruchomienia bądź rozwiązania przed stacją docelową pociągu, które wynikało z zaistnienia okoliczności, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy – Prawo przewozowe i zapewnienia Przewozu zastępczego zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1, ale nie dotrzymania terminów wskazanych § 4 ust 1 pkt 8 Umowy, Operator zapłaci karę umowną w wysokości 50% stawki bazowej, o której mowa w ust. 10.



7. Jeżeli rozwiązanie pociągu nastąpi w odległości nie większej niż 2 km do stacji docelowej, to uznaje się, że Operator wywiązał się z postanowień Umowy, przy czym za niezrealizowany przebieg pociągu Rekompensata nie przysługuje.
8. W przypadku wykorzystania, przez Operatora, taboru udostępnionego przez Organizatora do obsługi pociągów nieobjętych Umową bez uzyskania pisemnej zgody Organizatora, Organizator może naliczyć Operatorowi karę w wysokości stawki bazowej za każdy dzień dla każdej jednostki taborowej.
9. W przypadku niewypełnienia zobowiązania o który mowa w §8 ust 1 punkt 4 a) lub 4 b) Organizator może naliczyć karę umowną w wysokości stawki bazowej za stwierdzony przypadek niezgodności. Przez przypadek niezgodności Strony rozumieją brak kontroli biletów na określonym pociągu lub brak obsady konduktorskiej na określonym pociągu. Operator zapłaci kary umowne, o których mowa w niniejszym paragrafie w terminie 14 dni od otrzymania noty obciążeniowej. Za zwłokę w zapłacie wyżej wskazanych kar umownych będą naliczane odsetki ustawowe za opóźnienie od wyznaczonego dnia terminu zapłaty do dnia wpływu należności na rachunek bankowy Organizatora.
10. Ustala się stawkę bazową dla kar umownych w wysokości 3.000,- (trzy tysiące złotych) zł.
11. Wysokość kar umownych, o których mowa w niniejszym paragrafie zaokrąglią się do pełnych złotych, tj. kwoty wynoszące mniej niż 50 groszy należy pominąć, a wynoszące 50 groszy i więcej - podwyższyć do pełnych złotych.
12. Kary umowne naliczone Operatorowi nie stanowią jego Kosztu i nie podlegają uwzględnieniu w ramach rozliczenia Rekompensaty.
13. Organizator może naliczyć w danym kwartale kary umowne maksymalnie w wysokości do 5 % kwoty należnej Operatorowi tytułem sumy opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty w tym kwartale.

§ 10

Sposoby uzgadniania spraw bieżących i rozstrzygnięcia sporów

1. W zakresie nieuregulowanym Umową stosuje się właściwe przepisy prawa polskiego oraz prawa wspólnotowego, w szczególności przepisy Kodeksu cywilnego i przepisy dotyczące świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym.
2. Strony będą dążyć do polubownego rozwiązywania sporów. W przypadku, gdy Strony nie dojdą do porozumienia wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy poddają pod rozstrzygnięcie Sądu właściwego dla siedziby Organizatora.

§11

Obowiązki Umowy

Umowa zostaje zawarta na okres od dnia 13 grudnia 2020 r. do 11 grudnia 2021 r., przy czym postanowienia § 7 i § 10 Umowy obowiązują do rozliczenia Rekompensaty.

W uzasadnionych przypadkach, za zgodą obu Stron, Umowa może ulec przedłużeniu na rozkład jazdy 2021/2022, z zastrzeżeniem, że okres obowiązywania przedłużonej Umowy nie może przekroczyć 2 lat. W takim przypadku, to jest woli obu Stron co do przedłużenia Umowy, Strony dokonają oceny upływu czasu na postanowienia Umowy i stosownie do wyników tej oceny uwzględnią wpływ zmiany warunków na treść Umowy, w szczególności na Plan Finansowy, dokonując stosownych zmian postanowień Umowy.

§ 12

Rozwiązanie Umowy

1. Umowa ulega rozwiązaniu za pisemnym porozumieniem Stron.
2. Umowa ulega rozwiązaniu ze skutkiem natychmiastowym w przypadku, gdy Operator utraci wymagane przez obowiązujące przepisy licencje, świadectwa lub certyfikaty niezbędne do realizacji całości Przewozów.
3. W przypadku rozwiązania (bez względu na przyczynę z jakiej to nastąpiło) Umowy, Operator może żądać wypłaty części Rekompensaty należnej z tytułu Przewozów wykonanych do dnia rozwiązania Umowy, co nie pozbawia Operatora dochodzenia ewentualnych innych roszczeń na zasadach ogólnych wynikających z przepisów kodeksu cywilnego.

§13

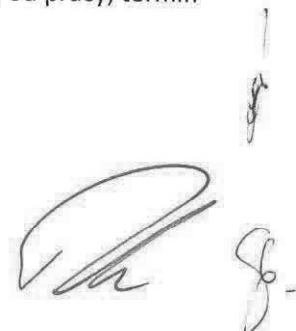
Poufność

1. Z zastrzeżeniem postanowień z niniejszego ustępu żadna ze Stron nie ujawni osobie trzeciej jakichkolwiek informacji, które mogła uzyskać w związku z zawarciem lub wykonywaniem Umowy, o ile informacje te nie zostały podane do wiadomości publicznej bez naruszenia przez daną Stronę jej obowiązków wynikających z niniejszego ust.
2. Powyższego postanowienia nie należy interpretować jako zakazu podawania informacji w zakresie wymaganym obowiązującymi przepisami.
3. Niniejsza klauzula nie ma zastosowania w przypadku ujawnienia informacji, jakie Operator zobowiązany jest przedstawiać swym organom nadzorczym, wspólnikom, podmiotom dominującym lub zależnym.

§14

Terminy

Jeżeli koniec terminu wskazanego w Umowie przypada na sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy, termin upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy ani sobotą.



§15
Załączniki

Wszystkie załączniki do Umowy stanowią jej integralną część.

§16
Klauzula salwatoryjna

Jeżeli jakiegokolwiek postanowienie zawarte w Umowie zostanie uznane za nieważne lub niemożliwe do wykonania, Umowa w zakresie pozostałych jej postanowień pozostaje w mocy i jest w pełni skuteczna. Jednocześnie Strony przystąpią w dobrej wierze do negocjacji warunków nowego postanowienia, które będzie możliwe do wykonania i satysfakcjonujące dla Stron i zastąpi postanowienie uznane za nieważne lub niemożliwe do wykonania, przy czym takie postanowienie będzie w stopniu dozwolonym prawem możliwie najbliższe intencjom stron Umowy.

§17
Powiadomienia

1. Powiadomienia, oświadczenia, zgody, wnioski, żądania bądź inne informacje i dokumenty wymagane zgodnie z Umową (łącznie „Powiadomienia”) sporządzane są na piśmie i dostarczane drugiej Stronie listem poleconym, kurierem lub osobiście przez przedstawicieli Stron albo faksem bądź pocztą elektroniczną wraz z wysłaniem w tym samym dniu listem poleconym lub kurierem.

2. Powiadomienia będą przesyłane na adresy (adresy poczty elektronicznej) podane poniżej:

Do Organizatora:

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko Pomorskiego, Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń

Tr.Sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl

Do Operatora:

Arriva RP Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń, sekretariat@arriva.pl

lub na adresy (adresy poczty elektronicznej), o których Odpowiednia Strona powiadomi drugą Stronę z odpowiednim wyprzedzeniem.

3. Datą doręczenia danego pisma Stronie będzie Dzień roboczy jego wysłania pocztą elektroniczną do adresata, o ile następuje to do godz. 15.00 danego dnia roboczego. Jeżeli wysłanie poczty elektronicznej nastąpiło po godz. 15.00 w danym dniu roboczym albo w dniu wolnym od pracy, uznaje się, że doręczenie ma miejsce w następnym najbliższym dniu roboczym. Jeżeli pismo nie zostało przesłane pocztą elektroniczną, dniem doręczenia jest dzień jego rzeczywistego doręczenia pocztą poleconą, kurierem lub osobiście przez przedstawicieli Stron.

§18

Zmiany Umowy

O ile z treści Umowy nie wynika inaczej, wszelkie zmiany w Umowy wymagają zgody obu Stron w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

§19

Postanowienia końcowe

Umowa sporządzona jest w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, jeden dla Operatora i dwa dla Organizatora.


Operator:

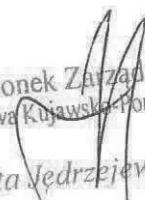

PREZES ZARZĄDU
Piotr Chalupczok


CZŁONEK ZARZĄDU
Marcin Polewicz

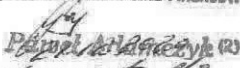
Arriva RP sp. z o.o.
ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń
NIP: 701 009 24 09 REGON: 141112563
Biuro w Warszawie:
ul. Żwirki i Wigury 16a, 02-092 Warszawa


Organizator:

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Piotr Calbecki

Członek Zarządu
Województwa Kujawsko-Pomorskiego (1)

Aneta Jedrzejewska

Skarbnik Województwa
Dyrektor Departamentu Finansów


Piotr Krawczyk (2)
konta nr. 44 81 23 36 21
z kwotami i rozstrzygnięciami
przedstawionymi na str. 32

Dyrektor
Departamentu Transportu (2)

Tomasz Moraczewski

Spis Załączników

Załącznik Nr 0	Projekt Rozkładu Jazdy
Załącznik Nr 1	Rozkład Jazdy
Załącznik 1A	Odcinki linii kolejowych, na których będą się odbywać Przewozy, o których mowa w § 1 ust. 1 Umowy
Załącznik 1B	Planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna w ramach Okresu Rozliczeniowego oraz planowana Kwartalna Praca Eksploatacyjna w poszczególnych kwartałach Okresu Rozliczeniowego i dopuszczalne odchylenia od ustalonej wielkości
Załącznik 1C	Maksymalna liczba pojazdów kolejowych i pociągów w ruchu w poszczególnych kwartałach Okresu Rozliczeniowego oraz maksymalna liczba pojazdów kolejowych i pociągów rezerwowych
Załącznik Nr 2	Wielkość Całkowitej Pracy Eksploatacyjnej wynikającej z Rozkładu Jazdy, zestawienie pociągów oraz wysokość opłat na rzecz Zarządcy infrastruktury
Załącznik Nr 3	Planowana Stawka Przychodów, Planowana Stawka Kosztów Zależnych i Planowana Stawka Kosztów Niezależnych
Załącznik Nr 4	Wykaz taboru, w tym wykaz taboru użyczonego przez Organizatora
Załącznik Nr 5	Taryfa województwa
Załącznik Nr 6	Zestawienie wielkości opłat miesięcznych na poczet Rekompensaty i terminów płatności
Załącznik Nr 7	Zasady udostępnienia taboru Organizatora
Załącznik Nr 8	Plan finansowy i Założenia
Załącznik Nr 9	Kwartalny raport o punktualności i wykonanej pracy eksploatacyjnej
Załącznik Nr 10	Sprawozdanie – wzór roczne rozliczenia Rekompensaty
Załącznik Nr 11	Upoważnienie do pozyskiwania od Zarządcy infrastruktury wszelkich informacji, dotyczących wykonywanych Przewozów
Załącznik Nr 12	Zasady oceny i rozliczania punktualności i niezawodności kursowania (Kwartalna Premia3)
Załącznik Nr 13	Wzór upoważnienia do przeprowadzenia kontroli
Załącznik Nr 14	Wzór protokołu pokontrolnego
Załącznik Nr 15	Szczegółowe zasady przekazania środków z Funduszu Kolejowego

-
- Załącznik Nr 16** Sprawozdanie z wykorzystania taboru
- Załącznik Nr 17** Upusty udzielone przez Operatora i upusty mające na celu wygenerowanie większego ruchu pasażerskiego.
- Załącznik Nr 18** Sprawozdanie informacyjne z realizacji Przewozów

