

UMOWA UM-TR.8060.1.001.2020

**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 13 grudnia 2020 roku pomiędzy:

Województwem Kujawsko-Pomorskim z siedzibą w Toruniu przy Pl. Teatralnym 2, zwanym w treści umowy „Organizatorem” reprezentowanym przez:

- 1) Piotra Całbeckiego – Marszałka Województwa,
- 2) Anetę Jędrzejewską – Członka Zarządu Województwa,

a

POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, przy ul. Kolejowej 1, 01-217 Warszawa, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym dla Miasta Stołecznego Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000031521, NIP 526 25 57 278, REGON 017319719, kapitał zakładowy 616 242 600,00 zł zwaną dalej „Operatorem”, reprezentowaną przez:

- 1) Artur Martyniuk – Prezes Zarządu
- 2) Adam Pawlik – Członek Zarządu

zwanymi również dalej łącznie "Stronami" lub pojedynczo "Stroną".

PREAMBUŁA

Zważywszy, że:

- 1) zadaniem Organizatora jest w szczególności organizowanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich i zarządzanie tym transportem.
- 2) 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.
- 3) 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., poz. 2766) (dalej: „Plan transportowy”).

- 4) zakres powierzonych usług realizuje cele polityki Organizatora określone w Planie transportowym polegające na stworzeniu spójnego systemu transportowego i zagwarantowaniu ciągłości usług transportu publicznego.
- 5) 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.

Strony postanawiają zawrzeć Umowę następującej treści :

§ 1

- Słownik pojęć:

Użyte w niniejszej umowie pojęcia oznaczają:

1. **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;
2. **Dzień roboczy** - dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;
3. **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;
4. **Koszty** – 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 § 8 ust. 3, **Koszty Zależne** są zdefiniowane w § 8 ust 4, **Koszty z Funduszu Kolejowego** są zdefiniowane w § 8 ust. 5);
5. **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;
6. **Okoliczności Nadzwyczajne** – oznaczają działania lub zaniechania podmiotów trzecich lub Organizatora, za które Operator nie odpowiada lub, na które Operator nie miał wpływu;

7. **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;
8. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 52 Ustawy o transporcie kolejowym;
9. **Operator stacji pasażerskiej** - podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 54 Ustawy o transporcie kolejowym;
10. **Plan Finansowy** – oznacza plan finansowy na Okres Rozliczeniowy, sporządzony przez Operatora, uwzględniający planowane Koszty, Przychody, Rozsądny Zysk z zastrzeżeniem postanowień załącznika nr 8 , przy ustalonych przez Strony Założeniach a także wskazujący planowaną kwotę Rekompensaty, stanowiący załącznik nr 8 do Umowy;
11. **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;
12. **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;
13. **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;
14. **Pociągokilometr** – stanowi jednostkę miary odpowiadającą przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
15. **Pojazdokilometr** - stanowi jednostkę miary odpowiadającą przejazdowi jednego pojazdu kolejowego na odległość jednego kilometra;

16. **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;
17. **Przewozy** – oznaczają wykonywane przez Operatora na podstawie Umowy usługi przewozu 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;
18. **Przewóz zastępczy** – przewóz, o którym mowa w art. 18 ust. 1 Ustawy - Prawo przewozowe (Zastępcza komunikacja autobusowa lub Zastępcza komunikacja kolejowa).
19. **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;
20. **Rekompensata** – oznacza kwotę pieniężną należną Operatorowi z tytułu realizacji Przewozów; Rekompensata jest obliczana i wypłacana zgodnie z przepisami, w tym postanowieniami Rozporządzenia 1370/2007 i postanowieniami Umowy;
21. **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;
22. **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);
23. **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;

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

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

25. **Umowa** – niniejsza umowa wraz ze wszystkimi załącznikami

26. **Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym** – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020r., poz. 1944 z późn. zm.);

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

28. **Ustawa o transporcie kolejowym** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378);

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

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

31. **Zapotrzebowanie szczytowe obiegów** – najwyższa liczba obiegów wykorzystywanych w trakcie dnia;

32. **Zapotrzebowanie szczytowe pojazdów** – najwyższa liczba pojazdów wykorzystywanych w trakcie dnia;

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

34. **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 koleją (np. wypadki, awarie, klęski żywiołowe, planowane prace torowe, uszkodzenia torów, trakcji);

§ 2

Postanowienia ogólne

1. Przedmiotem Umowy jest świadczenie usług 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.
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 o transporcie kolejowym, na podstawie:
 - 1) Licencji WPO/054/2004 z dnia 27 lutego 2004 udzielonej bezterminowo,
 - 2) certyfikatu bezpieczeństwa część A nr UE-PL 1120200052 ważny: od 22.10.2020 do 22.10.2025 r.),
 - 3) certyfikatu bezpieczeństwa część B nr.: UE-PL 1220200065 (ważny: od 22.10.2020 r. do 22.10.25r.).

§ 3

Opis zadania, Rozkład Jazdy

1. Przewozy, o których mowa w § 2 ust. 1 odbywać się będą na odcinkach linii kolejowych wymienionych załączniku nr 1A do Umowy.
2. Planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna w ramach Okresu Rozliczeniowego oraz planowana Kwartałna 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 Kwartałnej 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 Kwartałnej Pracy Eksploatacyjnej, niż dopuszczalne odchylenia ustalone w Załączniku 1B, jednak nie większe, niż 20% od planowanej Kwartałnej 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 z zastrzeżeniem ust. 2.
5. Dopuszcza się konstruowanie w Rozkładzie Jazdy dowolnych relacji pociągów, przy czym Rekompensacie podlegają odcinki na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.
6. Szczegółowy zakres Przewozów objętych Rekompensatą na podstawie umowy Strony określają dla Rozkładu Jazdy obowiązującego w okresie od 13.12.2020r. do 11.12.2021r. :
 - 1) załącznik Nr 1 do umowy zawierający Rozkład Jazdy oraz
 - 2) 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: awaria taboru, Siła Wyższa, przejazd grupowy, zakłócenia spowodowane awarią infrastruktury. Operator powiadomi Organizatora o zmianie zestawienia pociągów w przeciągu dwóch dni roboczych od momentu zaistnienia zdarzenia. 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 zgodnie z uzgodnionym przez strony Projektem Rozkładu Jazdy na liniach komunikacyjnych, na których Operator został wskazany przez Organizatora jako przewoźnik.
 9. Operator oświadcza, że dokonał autoryzacji wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej złożonych przez Organizatora, w których Operator został wskazany jako przewoźnik wykonujący Przewozy,
 10. W razie konieczności zmiany uzgodnionego przez Strony Projektu Rozkładu Jazdy wynikającej z ograniczeń przepustowości lub innych ustaleń z Zarządcą Infrastruktury lub woli Stron, Strony dokonają odpowiednich konsultacji i uzgodnień, co do zakresu tych zmian oraz przedłożą je Zarządcy infrastruktury zgodnie z Regulaminem Sieci. Operator ma obowiązek uzgodnić z Organizatorem każdą zmianę w Projekcie 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 stanowiska we wskazanej formie przez Organizatora w terminie 3 Dni roboczych od zgłoszenia mu propozycji zmiany przez Operatora uznaje się za zgodę na zmianę.
 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 oraz przepisach prawa.
- c) Organizator (drogą elektroniczną) poinformuje Operatora o przyjęciu zmian. Brak zajęcia stanowiska we wskazanej formie przez Organizatora w terminie 3 Dni roboczych, jednak w żadnym wypadku nie dłuższym, niż wynikający z Regulaminu Sieci, od zgłoszenia mu propozycji zmiany przez Operatora uznaje się za zgodę na zmianę.
- d) Zmiany Rozkładu Jazdy zostaną podane do publicznej wiadomości przez Operatora co najmniej na 21 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 jednak 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.

§ 4 **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 działania 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.

§ 5

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 § 6 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 każdego z pociągów objętych Umową w wymiarze 95%; dla pociągów rozpoczynających bieg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, a kończących bieg poza jego granicami – za opóźnienie uważać się będzie przekroczenie terminu odjazdu ze stacji początkowej o ponad 7 min.; dla pociągów, które kończą bieg na terenie województwa kujawsko-pomorskiego 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 §3 ust. 6	31 marca
Drugi	1 kwietnia	30 czerwca
Trzeci	1 lipca	30 września
Czwarty	1 października	do ostatniego dnia obowiązywania danego Rozkładu Jazdy wskazanego w § 3 ust. 6

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 godziny (jedną godziną 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 zawierają załączniki nr 4A i 4B W szczególnie uzasadnionych okolicznościach, za jakie uznaje się wystąpienie awarii taboru określonego w załączniku nr 4A. Operator może wykorzystać inny tabor, niż wskazany w załączniku nr 4B, jednakże, przy zachowaniu zasady, że koszty dzierżawy lub najmu tego innego taboru 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.
3. 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 informacyjne z wykonanych Przewozów, 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 rokuoraz (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 10 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 będzie zobowiązany w ustalonym przez Strony terminie wykonać i przedłożyć dane i dokumenty dostępne Operatorowi lub będące w jego posiadaniu informacje związane z realizacją Umowy, a w szczególności informacje:
 - 1) o pracy przewozowej;
 - 2) wykonanej pracy eksploatacyjnej i kosztach jej realizacji w danym okresie;
 - 3) o ograniczeniach w ruchu;
 - 4) dane sprzedażowe;
 - 5) 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 1 i 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. Zabrania się palenia papierosów i wyrobów tytoniowych (w tym papierosów elektronicznych) i nowatorskich wyrobów tytoniowych w taborze, którym Operator będzie wykonywał Przewozy.
11. Wykorzystanie przez Operatora taboru wymienionego w załączniku 4A oraz taboru wymienionego w załączniku 4B, dla którego strony uzgodniły wykonanie naprawy czwartego lub piątego poziomu utrzymania w celu innym niż do wykonywania Przewozów w okresie obowiązywania umowy wymaga uzyskania pisemnej zgody Organizatora.

§ 6

Opłaty i taryfa województwa kujawsko-pomorskiego oraz system sprzedaży biletów

1. Operator jest zobowiązany do stosowania taryfy województwa kujawsko-pomorskiego, zwanej 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: Jabłonowo Pomorskie, Rutkowice, Mogilno, Wyrzysk Osiek, Twarda Góra. 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.
5. Na wniosek Organizatora zgłoszony z wyprzedzeniem co najmniej 40 dni, Operator wprowadzi dla podróżnych zniżki i ulgi o charakterze komercyjnym, ustalone przez Organizatora z zastrzeżeniem § 3 ust. 2.
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:
 - 1) kasy biletowe lub automaty biletowe;
 - 2) sprzedaż w pociągach;
 - 3) sprzedaż internetowa;
 - 4) 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 są uwzględniane przy wyliczaniu wysokości Rekompensaty, zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie.
9. Nie wyklucza się możliwości równoczesnego stosowania, przez Operatora Taryfy województwa, i własnych cenników biletów (taryf przewozowych), oraz zniżek i ulg handlowych od własnych cenników biletów (taryf przewozowych).

§ 7

Infrastruktura oraz tabor wykorzystywany do Przewozów

1. Wykaz taboru, którym Operator będzie wykonywał Przewozy, zawarto w:
 - 1) załączniku Nr 4A – tabor udostępniony Operatorowi przez Organizatora;
 - 2) załączniku Nr 4B – taboru Operatora;
2. Zasady, na jakich Organizator udostępnia tabor do wykonywania Przewozów, określa załącznik nr 7.
3. W przypadku gdy Organizator nie będzie posiadał taboru na zabezpieczenie wykonywania przewozów a Operator będzie musiał wykorzystać tabor własny ujęty w załączniku 4B, którego przebieg kwalifikuje się do wyłączenia taboru z eksploatacji to Organizator pokryje koszty wykonania przeglądów z poziomu utrzymania 4. zgodnie z DSU i koszty te zaliczy do kosztów niezależnych, które powiększą wysokość należnej rekompensaty. Organizator musi podjąć decyzję o przeprowadzeniu rewizji poziomu utrzymania 4 nie później niż 6 tygodni przed wygaśnięciem świadectwa sprawności technicznej pojazdu Operatora.
4. W przypadku gdy Operator będzie musiał poddać rewizji poziomu 4 tabor wymieniony w Załączniku 4A niezbędny do realizacji umowy, Organizator najpóźniej na 6 tygodni przed wygaśnięciem świadectwa pojazdu podejmuje decyzję o dostarczeniu pojazdu zastępczego lub pokrycia kosztów niezbędnej rewizji poziomu 4. Koszty te zostaną zaliczone jako koszty niezależne i powiększą wartość należnej rekompensaty.
5. Przeglądy poziomu utrzymania P1, P2 i P3 taboru wymienionego w załączniku nr 4A i załączniku nr 4B stanowią Koszty Zależne.
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 „Regulaminie sieci 2020/2021

§ 8

Finansowanie Przewozów i sposób rozliczania Rekompensaty

1. Z tytułu świadczenia Przewozów Organizator przekazuje Operatorowi Rekompensatę, zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370/2007, na zasadach wynikających z Umowy, przy uwzględnieniu Kosztów, uzyskanych Przychodów oraz Rozsądnego Zysku.
2. W kalkulacji kosztów usług objętych Umową są uwzględnione wszystkie Koszty Operatora związane z realizacją Przewozów.
3. Do Kosztów Niezależnych (poza kontrolą Operatora, to jest takich, na których wysokość Operator nie ma wpływu lub którego zmiany nie może przewidzieć) zalicza się:
 - 1) koszty dostępu do Infrastruktury kolejowej,
 - 2) koszty dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i stacji pasażerskich,
 - 3) 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, 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,
 - 4) koszty paliwa trakcyjnego/energii elektrycznej trakcyjnej,
 - 5) koszty zmian Taryfy Województwa oraz koszty wprowadzania lub zmiany ofert specjalnych lub ulg handlowych Organizatora,
 - 6) koszty udostępnienia taboru od Organizatora oraz koszty poziomu utrzymania 4 taboru Operatora zgodnie z § 7 ust.3.
 - 7) Koszty kolejowej komunikacji autobusowej w przypadku wskazania w §1 punkt 3 tj. 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.

W przypadku wystąpienia kosztów innych niż wymienione w niniejszym ustępie, które w ocenie jednej ze Stron stanowią Koszty Niezależne, Strony uzgodnią pisemnie ich kwalifikację.

4. Do Kosztów Zależnych (to jest nad którymi Operator może sprawować kontrolę w ramach ustalonych przez Strony Założeń), zalicza się w:
 - 1) koszty obsługi trakcyjnej,
 - 2) koszty obsługi konduktorskiej,
 - 3) koszty działalności eksploatacyjnej,
 - 4) koszty dzierżawy taboru innego niż określonego w załączniku nr 4A,
 - 5) koszty utrzymania (z zastrzeżeniem § 7 ust. 3) i koszty personelu,
 - 6) koszty ubezpieczenia;

- 7) koszty finansowe,
- 8) właściwą część kosztów ogólnych ponoszonych przez Operatora, odpowiadającą udziałowi wszystkich pozostałych kosztów Przewozów w kwocie wszystkich pozostałych kosztów Spółki ogółem w Okresie Rozliczeniowym ,
- 9) koszty działalności handlowej (w tym (i) koszty sprzedaży własnej jak 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 („Koszty Zależne”).

W przypadku wystąpienia kosztów innych niż wymienione w niniejszym ustępie, które w ocenie jednej ze Stron stanowią Koszty Zależne, Strony uzgodnią pisemnie ich kwalifikację.

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.
6. W każdym przypadku ograniczenia pracy eksploatacyjnej lub braku możliwości świadczenia usługi przewozowej z przyczyn niezależnych od 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. 15 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 określonych w Planie Finansowym.
7. W celu uniknięcia wątpliwości, Strony przyjmują, że za koszty uzasadnione uznaje się poniesione przez Operatora Koszty Niezależne, wyliczone na podstawie faktur lub innych dokumentów równoważnych, Koszty z Funduszu Kolejowego, rozliczane na zasadach określonych w załączniku 15 oraz Koszty Zależne nieprzekraczające wartości ujętych w Planie Finansowym, stanowiącym Załącznik nr 8. W związku z powyższym, wszelkie Koszty Zależne, przekraczające wartość Kosztów Zależnych określoną w Planie Finansowym uznaje się za nieuzasadnione.
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 w uzasadnionych przypadkach, Operator przed rozliczeniem Rekompensaty, zgodnie z ust. 24 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. 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.
11. 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.
12. 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.

13. 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.

14. Operator zobowiązany jest do określenia i przekazania Organizatorowi na Rozkład Jazdy planowanych Kosztów Niezależnych.
15. 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.

16. Wysokość Rekompensaty, ustala się w oparciu o wykonaną Całkowitą Pracę Eksploatacyjną, uzyskane rzeczywiste Przychody [P_z], Koszty Zależne [K_z], poniesione przez Operatora Koszty Niezależne [K_n], rozliczone Koszty z Funduszu Kolejowego [K_{FK}], Rozsądny Zysk. [Z] wyraża się następującym wzorem:

$$RK = K_z + K_n - P_z + K_{FK} + Z$$

Przy czym jako Koszty Zależne przyjmuje się:

- rzeczywiste Koszty Zależne jeżeli poniesione Koszty Zależne przez Operatora w związku z realizacją Umowy będą niższe lub równe niż określone w Planie Finansowym;

- iloczyn Planowanej Stawki Kosztów Zależnych i rzeczywistej pracy eksploatacyjnej, jeżeli poniesione Koszty Zależne przez Operatora w związku z realizacją Umowy będą wyższe niż określone w Planie Finansowym.

Powyższe wyraża się następującym wzorem:

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

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, do wykonania całkowitej pracy eksploatacyjnej zalicza się również wozokilometry wykonane przez KKA;
 P_x – praca eksploatacyjna ograniczona (niewykonana) z uwagi na okoliczności, o których mowa w § 8 ust. 6, wskazana w Sprawozdaniu, o którym mowa w § 8 ust. 25 Umowy;
 W_g – Wskaźnik gotowości zgodnie z § 8 ust. 6
 Z - Rozsądny zysk zgodnie z załącznikiem 8 wypłacany po rozliczeniu rocznym umowy.

17. Organizator zobowiązuje się do wypłacania na rzecz Operatora zaliczek na poczet Rekompensaty w wysokości i terminach określonych w załączniku nr 6 do Umowy. Wysokość zaliczek, określana będzie na poziomie 95% planowanej wartości Rekompensaty, z wyłączeniem okresu od 13 grudnia 2020 do 31 grudnia 2020, w którym wysokość zaliczki wyniesie 2.250 000.00 zł, (bez Rozsądnego Zysku, Kosztów z Funduszu Kolejowego) na dany okres (miesiąc) wynikającej z Załącznika 2. Wielkość zaliczki zaokrągla się do pełnych tysięcy złotych tj. kwoty wynoszące mniej niż 500 złotych należy pominąć, a wynoszące 500 złotych i więcej - podwyższyć do pełnych tysięcy złotych.
18. Rozliczenie zaliczek na poczet Rekompensaty następować będzie na podstawie Raportów o punktualności kursowania pociągów oraz o wykonanej pracy eksploatacyjnej (zwany dalej Raportem Punktualności), z zastrzeżeniem że kwota 2.200 000.00 zł, zostanie przekazana w roku 2022. Raport Punktualności będzie zgodny z załącznikiem nr 12 i będzie dostarczany Organizatorowi w dwóch formach: zwykłej pisemnej i elektronicznej na trwałym nośniku danych (trwale opisana płyta CD/DVD), w formacie arkusza kalkulacyjnego Excel lub OpenDocument w poniżej wskazanych terminach:
- 1) za pierwszy kwartał – do 30 kwietnia danego roku,
 - 2) za drugi kwartał – do 31 lipca danego roku,
 - 3) za trzeci kwartał – do 31 października danego roku,
 - 4) za czwarty kwartał – do 31 stycznia roku następnego.
19. W terminie 14 dni kalendarzowych od przyjęcia prawidłowo sporządzonego Raportu Punktualności, o którym mowa w ust. 18 Organizator wypłaci Operatorowi pozostałą zaliczkę na poczet Rekompensaty za okres objęty Raportem Kwartalnym z uwzględnieniem wypłaconych zaliczek za dany okres. Za datę przekazania zaliczki na poczet Rekompensaty uznaje się dzień obciążenia rachunku Organizatora. Płatnikiem Rekompensaty będzie Województwo Kujawsko-Pomorskie, Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń, NIP: 956-19-45-671, REGON: 871121290.

20. W przypadku przekazania przez Organizatora sumy kwot zaliczek na poczet Rekompensaty w wysokości wyższej od wynikającej z Raportu Punktualności Operator zobowiązany będzie do zwrotu kwoty wyższej od należnej w terminie 14 dni od dnia przyjęcia prawidłowo sporządzonego Raportu Punktualności. Niezachowanie terminu 14 dni zobowiązuje Operatora do zwrotu kwoty wyższej od należnej wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie. Odsetki należne naliczane będą od dnia upływu terminu 14-dniowego do dnia wpływu nadebranej kwoty zaliczek na rachunek bankowy Urzędu Marszałkowskiego.
21. Organizator przekazywać będzie zaliczki na poczet Rekompensaty na rachunek bankowy Operatora w Banku PKO BP S.A. nr 45 1020 1026 0000 1602 0284 1054 z dopiskiem „zaliczka poczet rekompensaty świadczenia kolejowych przewozów pasażerskich w województwie kujawsko-pomorskim w okresie od ... do ... zgodnie z umową nr”. Za datę przekazania zaliczki na poczet Rekompensaty uznaje się dzień obciążenia rachunku Organizatora. Płatnikiem opłaty miesięcznej będzie Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń, NIP: 956-19-45-671, REGON: 871121290.
22. Operator jest zobowiązany do przeznaczenia zaliczek na poczet rekompensaty przekazywanych przez Organizatora wyłącznie na finansowanie Przewozów.
23. Od zaliczek na poczet Rekompensaty zapłaconych po terminach, wskazanych w załączniku Nr 6 Operator nalicza Organizatorowi odsetki ustawowe za opóźnienie od upływu wyznaczonego dnia tego terminu.
24. Organizator ma prawo wstrzymać się z wypłatą 10% zaliczki na poczet Rekompensaty, o której mowa w § 8 ust 16 umowy w przypadku niewykonania i/lub nieprzedłożenia w ustalonym terminie:
 - 1) miesięcznego sprawozdania z wykorzystania taboru udostępnionego przez Organizatora, o którym mowa w § 5 ust 4 umowy;
 - 2) kwartalnego raportu informacyjnego z wykonanych Przewozów, o którym mowa w § 5 ust 4 umowy, do dnia przedłożenia ww. sprawozdania i raportu informacyjnego, w takim przypadku wypłata zatrzymanej części zaliczki na poczet Rekompensaty, nastąpi w terminie 14 dni kalendarzowych od wykonania obowiązku przez Operatora dotyczącego przedłożenia kwartalnego raportu informacyjnego z wykonanych Przewozów i miesięcznego sprawozdania z wykorzystania taboru udostępnionego przez Organizatora.
25. 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 30 kwietnia 2022 r.
26. Organizator dokona sprawdzenia prawidłowości finansowej przedłożonego Sprawozdania, o którym mowa w ust. 25 w terminie 30 dni od dnia jego przedłożenia.
27. 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. 25, 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. 27 – ust. 32 poniżej, Organizator wypłaci Operatorowi w ww. terminie taką część Rekompensaty, która jest bezsporna. Za datę przekazania

pozostalej 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.

28. W przypadku przekazania przez Organizatora sumy kwot opłaty miesięcznej na poczet Rekompensaty, o której mowa w ust. 16 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 30 dni od dnia przyjęcia prawidłowo sporządzonego Sprawozdania. Niezachowanie terminu 30 dni zobowiązuje Operatora do zwrotu nadkompensaty wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych. Odsetki należne naliczane będą od dnia upływu terminu 30-dniowego do dnia wpływu nadebranej kwoty na rachunek bankowy Urzędu Marszałkowskiego.
29. W przypadku, gdy Organizator w trakcie przeprowadzania weryfikacji Sprawozdania poweźmie uzasadnione wątpliwości co do Sprawozdania przedłożonego przez Operatora, Organizator może w terminie 14 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.
30. 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. W przypadku odmowy przyjęcia Sprawozdania lub odmowy przyjęcia Sprawozdania w części objętej zastrzeżeniami, Organizator w terminie 14 dni wybiera 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.
31. Czynności wyjaśniające, o których mowa w ust. 28 i 29 wstrzymują bieg terminu sprawdzenia prawidłowości finansowej przedłożonego Sprawozdania, o którym mowa w ust. 25 przy czym sumaryczny czas na akceptację Sprawozdania z uwzględnieniem wstrzymania biegu terminów nie może przekroczyć 60 dni.
32. 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 14 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.
33. Ustalenia wynikające z ostatecznego raportu Audytora, o którym mowa w ust. 32 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.

34. 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.
35. 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.
36. Organizator przekaze Operatorowi środki z Funduszu Kolejowego na zasadach określonych w załączniku Nr 15.

§ 9

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 § 5 ust.1 pkt 1-6 i 8 Umowy w szczególności kontroli pociągów w zakresie przewozu osób z 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
 - b) Przyjmuje się, że konduktor lub inna osoba upoważniona przez Operatora rozpocznie kontrolę biletów w czasie 5 minut od rozpoczęcia biegu pociągu ze stacji początkowej lub przejęcia pociągu a w przypadku kiedy konieczna jest sprzedaż biletów - w czasie 5 minut od zakończenia sprzedaży biletów. W przypadku kierownika pociągu rozpoczęcie kontroli powinno nastąpić w czasie 10 min od rozpoczęcia biegu pociągu lub 5 min. od zakończenia od sprzedaży biletów
2. Kontrola wydatkowania kwot Rekompensaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1 jest wykonywana w trybie określonym w z § 8 ust. 24 - 32 Umowy.
3. Kontrola punktualności kursowania pociągów i wykonanych przewozów, o której mowa w ust. 1 pkt 2 2 będzie wykonywana na podstawie raportu Punktualności, o którym mowa w § 8 ust. 17 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 legitymujących się każdorazowo stosownym upoważnieniem do jej przeprowadzenia lub osoby działające na zlecenie Organizatora. 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, zwolnione są 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 przekaże 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 z późn. zm.) 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 przekaże Organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca 2022 roku informację o przedmiocie, liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji złożonych w związku z realizacją Przewozów oraz informację o przyczynie, liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

§ 10

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 § 5 ust. 1 pkt 1-6 oraz § 9 ust. 1 pkt 4, 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, Okoliczności Nadzwyczajnych 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 § 5 ust. 1 pkt 7 umowy w wysokości ustalonej zgodnie z poniższym wzorem:

$$K_p = \sum k_p$$
$$k_p = (95\% - p) \times d$$

gdzie:

K_p – wysokość kary,

k_p – kara obliczona dla danego pociągu, który nie zachował punktualności w danym kwartale

p – rzeczywisty procent punktualności danego pociągu, który nie zachował punktualności w danym kwartale

d – kwartalna kwota Rekompensaty dla danego pociągu, który nie zachował punktualności.

4. Operator zapłaci kary umowne także w przypadku zawinonego przez siebie nieruchomienia, bądź rozwiązania przed stacją docelową pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy w danej dobie w wysokości stawki bazowej, o której mowa w ust. 10 za każdy przypadek, przy czym Operatorowi nie przysługuje Rekompensata, za niezrealizowany przebieg pociągu, pomimo poniesionych kosztów własnych.
5. W przypadku nieruchomienia 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 § 5 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 wynika 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. Niniejsze postanowienie nie zwalnia Operatora z obowiązku stosowania postanowień art. 18 ust. 1 ustawy - Prawo przewozowe.
8. W przypadku wykorzystania, przez Operatora, taboru udostępnionego przez Organizatora do obsługi pociągów nieobjętych Umową bez uzyskania pisemnej zgody Organizatora tj. z naruszeniem postanowień § 5 ust 11., Organizator może naliczyć Operatorowi karę w wysokości stawki bazowej za każdy dzień dla każdej jednostki taborowej.
9. 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. Ustała się stawka bazowa dla kar umownych w wysokości 3.000,- (trzy tysiące złotych) zł.
11. Wysokość kar umownych, o których mowa w niniejszym paragrafie zaokrągla 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.
14. Organizator jest uprawniony do dochodzenia od Operatora odszkodowania na zasadach ogólnych w zakresie szkody przewyższającej wartość przewidzianych w Umowie kar umownych.

§ 11

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 lub w związku z nią będą ostatecznie rozstrzygane przez Sąd właściwy ze względu na siedzibę Organizatora w dniu wszczęcia postępowania.

§12

Obowiązanie 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.

§ 13

Rozwiązanie Umowy

1. Umowa może ulec 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. Umowa może zostać rozwiązana przez Organizatora w odniesieniu do poszczególnych linii komunikacyjnych za pisemnym wypowiedzeniem z zachowaniem 3-miesięcznego terminu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec okresu rozliczeniowego w następujących przypadkach:
 - a) w przypadku siły wyższej, której działanie uniemożliwi realizację całości lub znacznej części przewozów przez łączny okres dłuższy niż 6 miesięcy;
 - b) w przypadku istotnego wzrostu kosztów ponoszonych przez Organizatora w związku z wykonywaniem Umowy tzn. w wysokości 20 % w stosunku do wysokości kosztów wskazanych w Planie Finansowym.
4. 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.

§14

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 ustępu.
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, współnikom, podmiotom dominującym lub zależnym.

§15

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.

§16

Załączniki

Wszystkie załączniki do Umowy stanowią jej integralną część.

§17

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.

§18

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:

.....
.....
.....

Do Operatora:

.....
.....
.....

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.

§ 19

Ochrona danych osobowych

1. Strony oświadczają, że są Administratorami danych osobowych osób wskazanych do kontaktów w niniejszej Umowie.
2. Strony, zgodnie z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1000) oraz w trybie art. 28 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych – dalej RODO) powierzają sobie wzajemnie dane osobowe do przetwarzania w zakresie i celu określonym niniejszą Umową
3. Strony zobowiązują się, że będą przetwarzać udostępnione dane osobowe zgodnie z niniejszą Umową. Rozporządzeniem oraz innymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego, które chronią prawa osób, których dane dotyczą.

§ 20

Zmiany umowy

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

§ 21

Postanowienia końcowe

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

Operator:

Organizator:

Skarbnik Województwa
Dyrektor Departamentu Finansów

[Signature]
Pawel Adamczyk (2)

[Handwritten notes]
Kontrowersja o
kwotę 53,7 mln zł
z uwagi na str. 32

Spis Załączników

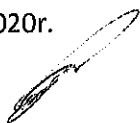
Załącznik Nr 1	Rozkład Jazdy
Załącznik 1A	Odcinki linii kolejowych, na których będą się odbywać Przewozy, o których mowa w § 1 ust. 1 Umowy
Załącznik 1B	Planowana Całkowita Praca Eksploatacyjna w ramach Okresu Rozliczeniowego oraz planowana Kwartalna Praca Eksploatacyjna w poszczególnych kwartałach Okresu 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 4A	Wykaz taboru udostępnionego Operatorowi przez Organizatora
Załącznik Nr 4B	Wykaz taboru do wykonywania Przewozów w posiadaniu Operatora
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 informacyjny
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	Raport o punktualności kursowania pociągów oraz o wykonanej pracy eksploatacyjnej
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.

Uwagi i zastrzeżenia Skarbnika Województwa do umowy nr UM-TR.8060.1.001.2020 z 12 grudnia 2020r.

1. W raporcie informacyjnym (Zał. Nr 9) – brak wyodrębnionej pozycji Wartość przekazanych środków z Funduszu Kolejowego. Koszty finansowane z Funduszu Kolejowego uwzględnione są w kosztach i stanowią element kalkulacji deficytu - Rekompensaty. Przekazywane środki z Funduszu nie są uwzględnione w wyliczonych zaliczkach, zasadne jest wyodrębnienie ich w rozliczeniu kwartalnym i rocznym. Ponadto w podstawie do wyliczenia 90% deficytu (poz.G raportu) - w mojej ocenie - nie należy uwzględniać kosztów finansowanych z Funduszu Kolejowego, te koszty są pokrywane na podstawie noty w 100%. Wzór Raportu informacyjnego za kwartał powinien zostać poprawiony.
2. Wzory raportów kwartalnych i rocznych powinny być zbieżne z konstrukcją Planu finansowego.
3. Wzór rozliczenia rocznego nie uwzględnia wyodrębnionych przepływów z Funduszu Kolejowego. Ponadto istnieje rozbieżność z wzorem raportu kwartalnego w części dotyczącej otrzymanych przez Operatora zaliczek i kwot z rozliczeń kwartalnych. W raporcie kwartalnym mowa jest o 90%, w raporcie rocznym o 95%. Opis do poz.I wymaga weryfikacji w kontekście przekazywanych zaliczek, rozliczeń kwartalnych i zapisów umowy, przywołany § 7 ust.20 – w mojej ocenie – dotyczy innej sytuacji faktycznej. Podobnie do weryfikacji opis do poz.J.
4. Załącznik nr 15 dotyczący zasad przekazywania środków z Funduszu Kolejowego. W budżecie województwa na 2021r. kwota 6 875 000 zł zaplanowana jest na pokrycie remontów i stanowi wydatek bieżący. Podstawą przekazania tych środków powinien być wystawiony przez Operatora dokument księgowy (np.nota obciążeniowa), do którego podłączone zostaną dokumenty źródłowe Operatora, potwierdzające wysokość poniesionych kosztów. Przekazanie tej kwoty nie może nastąpić wyłącznie na podstawie kserokopii faktur i innych dokumentów wystawionych na Operatora.
5. Brak zapisów, że do Raportu informacyjnego za dany kwartał należy przedłożyć zestawienie obrotów i sald ewidencji rachunkowej wyodrębnionej w księgach Operatora dla rozliczenia niniejszej umowy.
6. Załącznik z taryfami cen biletów – w mojej ocenie - brak decyzji właściwych organów ustalających ich wysokość.
7. Zapisy umowy w zakresie planowanych przychodów przenoszą ryzyko nieosiągniętych przychodów na Organizatora, nie oszacowano tego ryzyka i nie zabezpieczono na dzień podpisania umowy środków na ich pokrycie.
8. Plan finansowy – nie przedstawiono dokumentów, stanowiących podstawę wyliczenia poszczególnych pozycji, brak dokładnych założeń.
9. Zawarte w umowie zasady wyliczenia rozsądnego zysku nie są zgodne z rozporządzeniem 1370 oraz wytycznymi interpretacyjnymi do tego rozporządzenia – Komunikat Komisji (Dz.U.U.E.C.2014.92.1).
10. Brak precyzyjnych zapisów o weryfikacji sprawozdań kwartalnych i rocznych z ewidencją rachunkową Operatora i dokumentami źródłowymi.

Przedstawione uwagi i zastrzeżenia powinny zostać wyjaśnione i znaleźć odzwierciedlenie w aneksie do umowy. Kontrasygnata została złożona w celu uniknięcia zaprzestania świadczenia transportu kolejowego.

Toruń, 21 grudnia 2020r.





WeryfikacjaPodpisu.pl - Usługa zaufania

Elektroniczne Poświadczenie Weryfikacji (EPW)

97e242759b0ef96116dcfe1b88fca79f20ae743733d2fa70a4f4d8c48b55686c

Identyfikator weryfikacji

20 12 11 POLREGIO umowa.docx1.XAdES

md5: 173145a51291e0799b7b3d14f7849e2

20%2012%2011%20POLREGIO%20umowa.docx

md5: 6dd0ed03f9984d98c9280cd4b699e337

Nazwy uploadowanych plików

1.

Integralność:	Zachowana - podpisane dane nie zostały zmodyfikowane od czasu ich elektronicznego uwierzytelnienia
Podpisujący:	Aneta Jędrzejewska
Rodzaj uwierzytelnienia:	Kwalifikowany podpis elektroniczny
Deklarowany czas złożenia podpisu:	2020-12-12 12:56:37+01:00

2020-12-14 09:31:06+01:00

czas weryfikacji

MADKOM SA (KRS: 0000394954)

Dostawca usług zaufania (art. 3, pkt 19 eIDAS)

Niniejsze poświadczenie w oryginale ma postać elektroniczną. Autentyczność poświadczenia sprawdzisz, podając unikalny identyfikator weryfikacji na <https://WeryfikacjaPodpisu.pl>.



WYGENEROWANO: 2020-12-14
09:31:06+01:00

WeryfikacjaPodpisu.pl - Usługa zaufania

Elektroniczne Poświadczenie Weryfikacji (EPW)

97e242759b0ef96116dcfe1b88fca79f20ae743733d2fa70a4f4d8c48b55686c

Identyfikator weryfikacji

20 12 11 POLREGIO umowa.docx.XAdES





md5: a5fea5db7849417e22407a5e83560734

20%2012%2011%20POLREGIO%20umowa.docx

md5: 6dd0ed03f9984d98c9280cd4b699e337

Nazwy uploadowanych plików

1.

 Integralność:	Zachowana - podpisane dane nie zostały zmodyfikowane od czasu ich elektronicznego uwierzytelnienia
 Podpisujący:	Piotr Franciszek Całbecki, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego
 Rodzaj uwierzytelnienia:	Kwalifikowany podpis elektroniczny
 Deklarowany czas złożenia podpisu:	2020-12-12 12:32:50+01:00

2020-12-14 09:31:06+01:00

czas weryfikacji

MADKOM SA (KRS: 0000394954)

Dostawca usług zaufania (art. 3, pkt 19 eIDAS)

Niniejsze poświadczenie w oryginale ma postać elektroniczną. Autentyczność poświadczenia sprawdzisz, podając unikalny identyfikator weryfikacji na <https://WeryfikacjaPodpisu.pl>.



WeryfikacjaPodpisu.pl - Usługa zaufania

Elektroniczne Poświadczenie Weryfikacji (EPW)

97e242759b0ef96116dcfe1b88fca79f20ae743733d2fa70a4f4d8c48b55686c

Identyfikator weryfikacji

20 12 11 POLREGIO umowa.docx3.xades





md5: b47285612d03ba7a2ac2b91b781563f3

20%2012%2011%20POLREGIO%20umowa.docx

md5: 6dd0ed03f9984d98c9280cd4b699e337

Nazwy uploadowanych plików

1.

 Integralność:	Zachowana - podpisane dane nie zostały zmodyfikowane od czasu ich elektronicznego uwierzytelnienia
 Podpisujący:	Artur Edward Martyniuk, POLREGIO Sp. z o.o.
 Rodzaj uwierzytelnienia:	Kwalifikowany podpis elektroniczny
 Deklarowany czas złożenia podpisu:	2020-12-12 17:33:34+01:00

2020-12-14 09:31:06+01:00

czas weryfikacji

MADKOM SA (KRS: 0000394954)

Dostawca usług zaufania (art. 3, pkt 19 eIDAS)

Niniejsze poświadczenie w oryginale ma postać elektroniczną. Autentyczność poświadczenia sprawdzisz, podając unikalny identyfikator weryfikacji na <https://WeryfikacjaPodpisu.pl>.



WYGENEROWANO: 2020-12-14
09:31:06+01:00

WeryfikacjaPodpisu.pl - Usługa zaufania

Elektroniczne Poświadczenie Weryfikacji (EPW)

97e242759b0ef96116dcfe1b88fca79f20ae743733d2fa70a4f4d8c48b55686c

Identyfikator weryfikacji

20 12 11 POLREGIO umowa.docx2.xades





md5: 56cdd7c7664cafe9b99ca3d5de24611e

20%2012%2011%20POLREGIO%20umowa.docx

md5: 6dd0ed03f9984d98c9280cd4b699e337

Nazwy uploadowanych plików

1.

 Integralność:	Zachowana - podpisane dane nie zostały zmodyfikowane od czasu ich elektronicznego uwierzytelnienia
 Podpisujący:	Adam Pawlik, POLREGIO Sp. z o.o.
 Rodzaj uwierzytelnienia:	Kwalifikowany podpis elektroniczny
 Deklarowany czas złożenia podpisu:	2020-12-12 16:46:45+01:00

2020-12-14 09:31:06+01:00

czas weryfikacji

MADKOM SA (KRS: 0000394954)

Dostawca usług zaufania (art. 3, pkt 19 eIDAS)

Niniejsze poświadczenie w oryginale ma postać elektroniczną. Autentyczność poświadczenia sprawdzisz, podając unikalny identyfikator weryfikacji na <https://WeryfikacjaPodpisu.pl>.