

UMOWA Nr WIiT.II-90/2020

**o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich,
dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie
w okresie obowiązywania dziesięciu kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów
od 13.12.2020 roku do 14.12.2030 roku**

zawarta w dniu 8 grudnia 2020 r. pomiędzy:

Województwem Zachodniopomorskim

z siedzibą w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin, reprezentowanym przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w osobach:

1. –

2. –

zwanym w dalszej części umowy „**Organizatorem**”,

a

„POLREGIO” sp. z o.o.

z siedzibą w Warszawie, ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym dla miasta stołecznego Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS – 31521, numer NIP 526-25-57-278, wysokość kapitału zakładowego 616 242 600,00 zł, reprezentowaną w osobach:

1. –

2. –

zwaną dalej „**Operatorem**”,

zwane dalej również łącznie „**Stronami**” lub pojedynczo „**Stroną**”.

Preambuła

Zważywszy, że:

- I. Celem niniejszej Umowy jest ustalenie warunków świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej w zakresie wykonywania wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych i relacjach określonych w § 3 ust. 1 dla których Organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie.
- II. Usługi w wyżej wskazanym zakresie będą świadczone, zgodnie z ustalonymi parametrami jakościowymi, z jednoczesnym zapewnieniem optymalnego wykorzystania przeznaczonych na ten cel środków publicznych przekazywanych w ramach Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.
- III. Postanowienia niniejszej Umowy o świadczenie usług publicznych są zgodne z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 ze zm.); ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.); ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8); Rozporządzenia (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, DZ.U.U.E.L.2007.315.1; Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego DZ.U.U.E.L.354.22.; Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym DZ.U.U.E.L.315.3.
- IV. Operator posiada wymagane przez obowiązujące przepisy licencje, świadectwa i certyfikaty bezpieczeństwa niezbędne do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich.
- V. Usługi przewozowe realizowane na podstawie niniejszej Umowy będą finansowane ze środków własnych Organizatora oraz dotacji celowych innych jednostek samorządu terytorialnego.
- VI. Strony będą realizowały postanowienia niniejszej Umowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Strony postanowiły, co następuje:

§ 1

Postanowienia wstępne

1. Niniejsza Umowa została zawarta na czas określony od dnia 13 grudnia 2020 roku do dnia 14 grudnia 2030 roku tj. na czas obowiązywania dziesięciu kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów w trybie i na zasadach określonych w art. 2 ustawy z dnia 22 marca 2018 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 907).
2. Operator oświadcza, że jest podmiotem uprawnionym do prowadzenia działalności w zakresie wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.), na podstawie:
 - 1) licencji nr WPO/054/2004 z dnia 27 lutego 2004 roku na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzielonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na czas

nieokreślony oraz decyzji zmieniającej do licencji nr TRM/900/05/10 z dnia 25 marca 2010 r.

2) certyfikatów bezpieczeństwa dla Przewoźnika kolejowego:

Część A – Numer Identyfikacyjny UE – ważny od r.
do r.

Część B – Numer Identyfikacyjny UE – ważny od r.
do r.

3. Użyte w niniejszej Umowie terminy mają następujące znaczenie, niezależnie od tego, czy zostały użyte w liczbie pojedynczej, czy mnogiej:

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa zawarta pomiędzy Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a Operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu Operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w rozumieniu art. 3 Rozporządzenia nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
Zadanie	Zakres wykonywanych przez Operatora przewozów na podstawie niniejszej Umowy w ramach obowiązujących Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów, jako świadczenie usług publicznych.
Rekompensata	Kwota pieniężna należna Operatorowi z tytułu uprzednio wykonanej pracy eksploatacyjnej w ramach realizacji Zadania, obliczana i wypłacana zgodnie z postanowieniami Umowy.
Pociągakilometr	Jednostka miary odpowiadająca przejazdowi pociągu na odległość jednego kilometra.
Praca eksploatacyjna	Łączna ilość Pociągakilometrów (poc.km) w ramach realizacji usług zgodnie z Rozkładem Jazdy Pociągów.
Stawka dopłaty do pociągakilometra	Ustalona w umowie jednostkowa wysokość Rekompensaty przypadająca na 1 Pociągakilometr.
Koszty	Uzasadnione koszty Operatora poniesione w związku z realizacją Zadania, obejmujące koszty, o których mowa w art. 15 ustawy z dnia 15 lutego 1992 roku o podatku dochodowym od osób prawnych (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1406 ze zm.).
Przychody	Przychody Operatora uzyskane w związku z realizacją Zadania.
Rozkład Jazdy Pociągów	Plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje i według którego ma się odbywać wykonywanie Zadania, przygotowany zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie i w obowiązujących przepisach prawa.
Roczny Rozkład Jazdy Pociągów	Rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia.
Ograniczenia Przewozów	Zdarzenia uniemożliwiające wykonywanie Zadania, o których mowa w § 9 ust. 1 i 2 Umowy.
Siła Wyższa	Zdarzenie nadzwyczajne zewnętrzne, pozostające poza kontrolą

odpowiedniej Strony, którego wystąpienie w danym czasie nie mogło zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania oraz uniemożliwiające wykonanie przez Stronę danych zobowiązań.

Rozsądny Zysk Zysk Operatora, którego zasady wyznaczania ustalono w § 14 ust. 3 Umowy.

Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM) Realizowany projekt systemu szybkiej kolei miejskiej, wykorzystujący istniejący układ linii kolejowych nr 273, 351, 401 i 406 łączących szczecińskie osiedla z centrum Szczecina oraz Policami, Goleniowem, Stargardem i Gryfinem.

§ 2

Przedmiot umowy

1. Przedmiotem Umowy jest świadczenie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej w pasażerskim kolejowym publicznym transporcie zbiorowym, dla którego Organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie.
2. Na podstawie Umowy, Organizator powierza Operatorowi wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich określonych w ust. 1, a Operator zobowiązuje się do ich świadczenia na zasadach zawartych w niniejszej Umowie. Przewozy będą wykonywane przez Operatora osobiście lub przez wyodrębnioną w ramach jego struktury jednostkę organizacyjną z zastrzeżeniem w § 4 i § 9 ust. 3 Umowy.

§ 3

Opis usługi i okres obowiązywania umowy

1. Zadania kolejowego transportu zbiorowego, o którym mowa w § 2, będą wykonywane na następujących liniach komunikacyjnych:

1) w ramach Zadania 1

- Szczecin Główny – Słupsk (Ustka)
- Szczecin Główny – Krzyż – Poznań Główny
- Szczecin Główny – Świnoujście
- Szczecin Główny – Goleniów PL Szczecin – Kołobrzeg
- Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk
- Szczecin Główny – Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski
- Szczecin Główny – Runowo Pomorskie – Szczecinek – Chojnice
- Szczecin Główny – Wałcz – Piła Główna
- Szczecin Główny – Kostrzyn – Zielona Góra
- Poznań Główny – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Koszalin/Kołobrzeg
- Szczecinek – Słupsk
- Sławno – Darłowo

Organizator przewiduje możliwość zwiększenia zakresu **Zadania** o przewozy na liniach komunikacyjnych:

- Koszalin – Mielno Koszalińskie, corocznie w okresie wakacyjnym,
- Szczecin Główny – Police (Trzebież Szczecińska) od 2022 roku w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Warunkiem zwiększenia zakresu **Zadania** jest pozyskanie środków finansowych niezbędnych na finansowanie Rekompensaty od zainteresowanych jednostek samorządów terytorialnych.

2) w ramach Zadania 2

- Poznań Główny – Szczecin Główny – Świnoujście/Świnoujście Port

wykonywanych taborem kolejowym stanowiącym własność Województwa Zachodniopomorskiego, zakupionym w ramach Projektu Nr POIS.07.01.00-00-052/13-00¹, którego beneficjentem jest Województwo Zachodniopomorskie.

3) w ramach Zadania 3

- Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow – kierunek Pasewalk)
- Szczecin Główny – Granica Państwa (Tantow – kierunek Angermünde)

4) w ramach Zadania 4

- Szczecin – Zielona Góra
- Poznań Główny – Kołobrzeg
- Poznań Główny - Koszalin

wykonywanych taborom kolejowym stanowiącym własność Operatora, zmodernizowanym w ramach Projektu Nr POIS 7.1-46², którego beneficjentem jest Operator.

- Zadanie 2 i 4 funkcjonują do zakończenia okresu trwałości projektów POIS¹, z których korzystały Strony przy zakupie lub modernizacji taboru.
- Organizator zobowiązuje się w ramach przekazywanej Operatorowi Rekompensaty, finansować przewozy wykonywane na liniach, o których mowa w ust. 1, wyłącznie do granicy województwa, z zastrzeżeniem ust. 4.
- Organizator zobowiązuje się finansować przewozy pasażerskie realizowane przez Operatora poza granicą Województwa na linii komunikacyjnej Szczecin Główny – Słupsk, na odcinku: granica województwa – Sycevice – Słupsk, na której Województwo Zachodniopomorskie jest Organizatorem. Podstawą finansowania przewozów pasażerskich poza granicą województwa jest odrębne porozumienie Organizatora z Województwem Pomorskim.
- Zakres usług świadczonych przez Operatora na podstawie niniejszej Umowy, określają Roczne Rozkłady Jazdy Pociągów, obowiązujące w następujących okresach:
 - 2020/2021 od 13.12.2020 do 11.12.2021
 - 2021/2022 od 12.12.2021 do 10.12.2022
 - 2022/2023 od 11.12.2022 do 09.12.2023
 - 2023/2024 od 10.12.2023 do 14.12.2024
 - 2024/2025 od 15.12.2024 do 13.12.2025
 - 2025/2026 od 14.12.2025 do 12.12.2026
 - 2026/2027 od 13.12.2026 do 11.12.2027
 - 2027/2028 od 12.12.2027 do 09.12.2028
 - 2028/2029 od 10.12.2028 do 08.12.2029
 - 2029/2030 od 09.12.2029 do 14.12.2030
- Planowana praca eksploatacyjna w okresach obowiązywania Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów ustalana będzie każdorazowo na podstawie Rozkładów Jazdy Pociągów wyodrębnionych dla każdego Zadania. Rozkłady Jazdy Pociągów w okresie obowiązywania Umowy będą włączane do Umowy w postaci Załącznika nr 1. Numer każdego kolejnego

¹ Projekt Nr POIS.07.01.00-00-052/13-00 „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie” w ramach działania 7.1: Rozwój transportu kolejowego, priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

² Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych z POIS uzyskanych przez Operatora.

Rozkładu Jazdy Pociągów dla wyodrębnionego Zadania na dany okres zostanie określony jako Załącznik nr 1.1, Załącznik nr 1.2 itd.

7. Planowana Praca Eksploatacyjna na terenie województwa zachodniopomorskiego w okresie obowiązywania jednego Rozkładu Jazdy Pociągów nie przekroczy:
 - 1) dla Zadań 1, 2 i 4 łącznie: 5.800.000 Pociągokilometrów,
 - 2) dla Zadania 3: 200.000 Pociągokilometrów.
8. W przypadku zwiększenia zakresu Zadania o przewozy realizowane w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wielkość pracy eksploatacyjnej w ramach Zadania 1, 2 i 4 w granicach województwa zachodniopomorskiego nie przekroczy 6.400.000 poc.km. w okresie obowiązywania jednego Rozkładu Jazdy Pociągów.
9. Wielkość pracy eksploatacyjnej, w granicach województwa pomorskiego dla przewozów wykonywanych na podstawie Umowy nie przekroczy 90.000 poc.km. w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów.

§ 4

Podwykonawstwo

1. Przewozy będą wykonywane przez Operatora osobiście, przez wyodrębnioną w ramach jego struktury jednostkę organizacyjną lub podmiot odrębny w sytuacji wykonywania przewozów na liniach transgranicznych.
2. Organizator dopuszcza podwykonawstwo w ramach wykonywania wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych na podstawie niniejszej Umowy, w zakresie nie większym niż 30%.
3. Operator korzystając z usług podwykonawcy, zobowiązany jest przekazać Organizatorowi nazwę podwykonawcy i zakres powierzonej do wykonania części Zadania – oraz kopii zawartej z podwykonawcą umowy – w terminie 10 dni od dnia jej zawarcia.
4. Operator, zobowiązany jest do zapewnienia zachowania przez podwykonawcę wszelkich parametrów, standardów i wymogów określonych niniejszą Umową. W szczególności Operator zobowiązany jest do zapewnienia możliwości przeprowadzenia przez Organizatora kontroli jakości usług świadczonych przez podwykonawcę, na zasadach analogicznych do określonych w § 18 Umowy.
5. Operator, we Wniosku o wypłatę Rekompensaty, o którym mowa w § 14 ust. 6 Umowy, umieści wpis oświadczający o dokonaniu rozliczenia z podwykonawcą.
6. Za działania lub zaniechania swoich podwykonawców Operator ponosi odpowiedzialność jak za działania lub zaniechania własne.
7. Rozliczenia kosztów podwykonawstwa Operator dokonuje w ramach udzielonej Rekompensaty.

§ 5

Rozkład Jazdy Pociągów

1. Rozkłady Jazdy Pociągów stanowiące **Załączniki od nr 1.1** do niniejszej Umowy określają:
 - 1) szczegółowy zakres Zadania, którego wykonywanie powierzono Operatorowi,
 - 2) wielkość pracy eksploatacyjnej na odcinkach objętych finansowaniem, o których mowa w § 3 ust. 1,
 - 3) zestawienie składów pociągów dla realizacji przewozów w ramach poszczególnych połączeń kolejowych i terminy ich kursowania.

2. Rozkłady Jazdy Pociągów, obowiązujące w okresie realizacji Umowy, będą podawane przez Operatora do publicznej wiadomości, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202).
3. Zmiany Rozkładów Jazdy Pociągów, obowiązujących w okresie realizacji Umowy, polegające w szczególności na:
 - 1) zawieszeniu kursowania poszczególnych pociągów,
 - 2) skróceniu trasy kursowania poszczególnych pociągów,
 - 3) zmianie relacji poszczególnych pociągów,
 - 4) zmianie zestawienia składów pociągów,dopuszcza się w następujących przypadkach:
 - a) w wyniku zdarzeń wypełniających znamiona poważnych wypadków, wypadków i incydentów, o których mowa w art. 4 pkt 45-47 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm.),
 - b) ograniczenia przejezdności spowodowanej modernizacją lub remontem linii kolejowych,
 - c) zmiany potoków pasażerów, w celu racjonalizacji kosztów i optymalnego wykorzystania zasobów, w szczególności kadrowych, technicznych i finansowych,
 - d) w sytuacjach szczególnych zagrożeń i wprowadzenia stanu nadzwyczajnego tj. stanu wojennego, stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej lub stanu zagrożenia epidemicznego,
 - e) zaspokojenia ważnych potrzeb społecznych.
4. Zmiany w Rozkładach Jazdy Pociągów, o ile nie powodują przekroczenia wielkości Rekompensaty określonej w § 14 ust. 2 Umowy, nie wymagają zawarcia aneksu do Umowy, a ich wprowadzenie następuje poprzez doręczenie Organizatorowi przez Operatora nowej uzgodnionej przez Strony wersji dotychczasowego załącznika Nr 1 (Rozkładu Jazdy Pociągów). Nowa wersja załącznika zastępuje dotychczasowy załącznik i obowiązuje od dnia doręczenia Organizatorowi.
5. Poza przypadkami określonymi w ust. 3, Rozkład Jazdy Pociągów może zostać zmieniony za zgodą Stron, z zachowaniem terminów i innych wymogów, które są wskazane w ustanawianym przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Regulaminie Sieci”.
6. Operator przygotowuje propozycję Rozkładów Jazdy Pociągów na kolejne okresy obowiązywania i przekazuje je Organizatorowi do końca lutego poprzedzającego wejście danego Rozkładu Jazdy Pociągów w życie. Na podstawie przedłożonych projektów Rozkładu Jazdy Pociągów, Strony przeprowadzą negocjacje, uwzględniając zapotrzebowanie na usługi.
7. Strony zakończą negocjacje co najmniej na 30 dni przed datą, która jest wskazana w ustalonym przez zarządcę infrastruktury „Regulaminie Sieci”, jako data złożenia wniosków o przydzielenie tras.
8. W przypadku, gdy Strony nie zakończą negocjacji w terminie, o którym mowa w ust. 7, Operator składa do Zarządcy wnioski o przydzielenie tras, zgodnie z Rozkładem Jazdy Pociągów obowiązującym na dzień złożenia wniosków.

9. W przypadku konieczności zmiany uzgodnionych przez Strony propozycji Rozkładu Jazdy Pociągów w związku z ustaleniami prowadzonymi z Zarządcą, Strony dokonają odpowiednich konsultacji i uzgodnień co do zakresu tych zmian.

§ 6

Obowiązki Organizatora

W trakcie realizacji Umowy Organizator będzie zobowiązany w szczególności do:

- 1) wykonywania obowiązków Organizatora, zgodnie z Umową i obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa krajowego i wspólnotowego,
- 2) terminowego wypłacania Rekompensaty za zrealizowane przewozy według zasad ustalonych w Umowie i zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa,
- 3) uzgadniania z Operatorem przedstawionej propozycji Rozkładów Jazdy Pociągów w terminie do 30 dni od daty jej złożenia przez Operatora zgodnie z § 5 ust. 6,
- 4) uzgadniania z organizatorami publicznego transportu zbiorowego sąsiednich województw zakresu wykonywania przewozów na liniach komunikacyjnych przekraczających granicę województwa zachodniopomorskiego, z zachowaniem terminów wymaganych w „Regulaminie Sieci”, opublikowanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej,
- 5) powiadomienia Operatora w terminie 60 dni przed planowanym uruchomieniem dodatkowych połączeń określonych § 3 ust. 1 Umowy.

§ 7

Obowiązki Operatora i warunki dotyczące norm jakości świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

1. Operator będzie realizował przewozy zgodnie z postanowieniami właściwych, powszechnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, regulacjami ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 ze zm.), ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.), ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8) oraz wydanymi na ich podstawie przepisami wykonawczymi, a także zgodnie z postanowieniami Umowy.
2. Operator zobowiązuje się w szczególności do:
 - 1) zapewnienia należytej jakości obsługi pasażerów, w szczególności pod względem:
 - a) dokonywania odprawy podróżnych,
 - b) bezpieczeństwa podróżnych i ich mienia,
 - c) warunków i komfortu podróży poprzez utrzymywanie należytej sprawności taboru, m.in. oświetlenia, klimatyzacji (jeśli jest na wyposażeniu), urządzeń grzewczych i sanitarnych oraz utrzymywania sprawności drzwi i okien,
 - d) właściwego i czytelnego oznakowania relacji pociągu od chwili jego podstawienia przy peronie stacji początkowej,
 - e) zewnętrznej i wewnętrznej czystości taboru (w tym zapewnienia odpowiedniego poziomu higieny w kabinach WC poprzez wyłożenie w odpowiednich ilościach środków higieniczno-sanitarnych), realizowanego środkami własnymi lub przy

- pomocy podwykonawcy, za którego działania i zaniechania Operator ponosi pełną odpowiedzialność,
- f) wyznaczenia w pojazdach kolejowych miejsc dla podróżnych z małymi dziećmi, kobiet z widoczną ciążą oraz dla osób niepełnosprawnych,
 - g) ułatwienia korzystania ze środków transportowych podczas wsiadania i wysiadania z pociągu, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w ramach ułatwień oferowanych przez zarządcę infrastruktury na poszczególnych przystankach i stacjach,
 - h) udzielania, pomocy przy wsiadaniu, wysiadaniu i zajmowaniu miejsca pasażerom z niepełnosprawnościami lub z dużym bagażem, którzy zgłoszą obsłudze pociągu taką potrzebę;
- 2) zapewnienia dostępu do niezbędnej infrastruktury, w celu realizacji przewozów, poprzez:
- a) uzgodnienie z odpowiednimi zarządcami lub właścicielami zasad korzystania z linii, dworców i przystanków kolejowych,
 - b) składanie wniosków o przydzielenie tras przejazdów pociągów i uzgadnianie ich z zarządcą infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem obowiązującego Rozkładu Jazdy Pociągów,
 - c) monitorowanie stanu używanej infrastruktury i zgłaszanie właściwym zarządcom lub właścicielom uwag m.in. w zakresie odśnieżania peronów i przystanków kolejowych w okresie zimowym i wykaszania traw w okresie letnim;
- 3) zapewnienia informacji o warunkach przewozu poprzez:
- a) podawanie do publicznej wiadomości zakresu swojego działania, a w szczególności adresów punktów odprawy i sprzedaży biletów oraz sposobu zawierania umowy przewozu,
 - b) podawanie do publicznej wiadomości aktualnego Rozkładu Jazdy Pociągów oraz obowiązującego cennika opłat na swojej stronie internetowej,
 - c) podanie do publicznej wiadomości (w tym na stronie internetowej) numeru telefonu umożliwiającego uzyskanie przez podróżnego informacji o aktualnej sytuacji ruchowej na każdej stacji lub przystanku kolejowym,
 - d) opracowanie i podanie do publicznej wiadomości zatwierdzonego przez Organizatora regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym,
 - e) zapewnienie zapowiedzi megafonowej każdego pociągu na stacjach i na przystankach osobowych, na których znajdują się urządzenia nagłaśniające w standardzie i ilości zgodnej z „Wytycznymi w sprawie informacji głosowej na stacjach pasażerskich Ipi-9” wydanymi przez PKP PLK S.A.,
 - f) podanie do publicznej wiadomości planu kursowania komunikacji zastępczej,
 - g) podanie do publicznej wiadomości trybu rozpoznawania skarg i reklamacji określonego w § 13 ust. 2 Umowy;
- 4) wykorzystywania do realizacji Zadań w pierwszej kolejności taboru kolejowego będącego własnością Organizatora, dzierżawionego przez Operatora na zasadach określonych w umowie dzierżawy, o której mowa w § 11 ust. 2 Umowy, a w odniesieniu do Zadania 2, taboru zakupionego w ramach projektów POLiŚ, o którym mowa w § 3,
- 5) prowadzenia stałej kampanii informacyjnej, dotyczącej połączeń objętych niniejszą Umową, poprzez dystrybucję ulotek w pociągach regionalnych i na dworcach kolejowych

- na terenie województwa zachodniopomorskiego, umieszczenie informacji na własnej stronie internetowej oraz udostępnienie aktualnych danych innym portalom oferującym informacje dla pasażera,
- 6) emisji na monitorach w pojazdach będących własnością Organizatora, materiałów promocyjnych Pomorza Zachodniego przekazywanych przez Biuro Promocji Organizatora, w terminie do 5 dni roboczych od dnia ich otrzymania,
 - 7) zachowania punktualności wykonywanych przewozów, rozliczanej miesięcznie, na poziomie co najmniej:
 - 95% dla pociągu według czasu odjazdu ze stacji początkowej,
 - 95% dla pociągu według czasu przyjazdu do stacji docelowej.
3. Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust. 2 pkt 7, uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy Pociągów, o więcej niż 5 minut.
 4. Nie stanowi opóźnienia zmiana czasu odjazdu lub przyjazdu pociągu wynikająca z przyczyn niezależnych od Operatora, w tym w szczególności:
 - 1) wynikająca z Ograniczenia Przewozów,
 - 2) spowodowana zdarzeniami wypełniającymi ustawowe znamiona poważnych wypadków, wypadków lub incydentów oraz działaniami Siły Wyższej, lub zdarzeniami nadzwyczajnymi, spowodowanymi przez osoby trzecie,
 - 3) oczekiwania na pociąg skomunikowany.
 5. Do Okresowych Raportów Informacyjnych Operator dołączy odrębny wykaz pociągów opóźnionych dla każdego Zadania, którego wzór stanowi **Załącznik Nr 7**.
 6. W przypadku stwierdzenia uchybienia w zakresie jakości świadczonych Zadania, Organizator będzie naliczał Operatorowi kary umowne, zgodnie z zasadami określonymi w Umowie.
 7. Operator zobowiązuje się do corocznego przedkładania do 31 stycznia Organizatorowi planu działań marketingowych, zachęcających mieszkańców regionu do korzystania z usług kolei regionalnych ze wskazaniem na czynniki podnoszące atrakcyjność kolei m.in.: nowoczesny tabor, bezpieczeństwo podróży, wysoki poziom obsługi pasażerów, internetowe kanały informacji pasażerskiej i sprzedaży biletów.
 8. Operator zobowiązuje się do realizacji przewozów w ramach projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz uczestniczenia w pracach związanych z tworzeniem systemu taryfowego oraz wspólnego biletu kolejowo–aglomeracyjnego uwzględniającego możliwość refundacji ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów koleją.
 9. Operator zobowiązuje się do uczestniczenia w innych projektach Organizatora lub wyznaczonych jednostek samorządu terytorialnego związanych z tworzeniem lokalnych powiązań systemów komunikacji autobusowej z przewozami kolejowymi. Zakres projektów może dotyczyć wszystkich aspektów wpływających na wzrost liczby pasażerów kolei, w tym harmonizacji rozkładów jazdy, integracji taryfowej, tworzenia kolejowych przystanków na żądanie oraz wzajemnego honorowania biletów na uzgodnionych warunkach.

§ 8

Opłaty za przewozy. Dystrybucja biletów i wpływy z opłat

1. Operator zobowiązany jest do stosowania taryfy przewozowej stanowiącej **Załącznik nr 12** do niniejszej umowy. Taryfa dostępna jest na stronie internetowej Operatora. Stosowanie taryfy przewozowej nie ogranicza możliwości stosowania ulg i promocji handlowych.

2. Operator zobowiązany jest poinformować Organizatora o wprowadzonych zmianach w wysokości opłat za przewozy.
3. Operator zobowiązany jest do zorganizowania sprzedaży biletów na wykonywane przez siebie przewozy przez następujące kanały dystrybucji:
 - 1) kasy biletowe,
 - 2) automaty biletowe,
 - 3) stronę internetową,
 - 4) aplikacje mobilne wskazane na stronie internetowej Operatora,
 - 5) obsługę pociągów uruchamianych przez Operatora.
4. Wpływy ze sprzedaży biletów stanowią przychody Operatora, i są uwzględniane przez Organizatora przy weryfikacji Rekompensaty przekazywanej Operatorowi.
5. Operator zobowiązuje się do prowadzenia działań promocyjnych zmierzających do zwiększania ilości pasażerów i wpływów z realizacji przewozów. Wzrost wpływów z realizacji przewozów (w odniesieniu do danych z **Załącznika nr 11**) wraz z wykazaniem zwiększonej frekwencji w Rocznym Raporcie Rozliczeniowym w 50% będzie uwzględniany w weryfikacji wysokości Rekompensaty a w 50% powiększy Różny Zys Operatora, o którym mowa w § 14 ust. 3 Umowy.
6. Kontrola biletowa prowadzona jest przez Operatora lub podmiot przez niego upoważniony.
7. Wpływy z opłat dodatkowych nałożonych na pasażerów przez Operatora stanowią jego przychody i są uwzględniane przez Organizatora przy weryfikacji Rekompensaty przekazywanej Operatorowi. Operator zobowiązany jest do dołożenia należytej staranności w celu skutecznego egzekwowania należności za przejazd oraz opłat dodatkowych, stanowiących wpływy z kontroli biletowej.

§ 9

Ograniczenia Przewozów

1. Operator może ograniczyć przewozy w razie działania Siły Wyższej tj. zdarzeń takich jak działania wojenne, działania broni masowego rażenia, zagrożenie epidemiczne, stan wojenny, stan wyjątkowy, stan klęski żywiołowej lub zaistnienia zdarzeń nadzwyczajnych spowodowanych przez osoby trzecie, a także ataku terrorystycznego albo zdarzeń o podobnym charakterze, jak również z uwagi na inne niezależne od Operatora zdarzenia uniemożliwiające wykonywanie przewozów.
2. Ograniczenia Przewozów, o których mowa w ust. 1, mogą polegać na:
 - 1) całkowitym lub częściowym zawieszeniu kursowania określonych lub wszystkich pociągów ujętych w Rozkładzie Jazdy Pociągów,
 - 2) wyłączeniu z przewozu określonych relacji ujętych w Rozkładzie Jazdy Pociągów,
 - 3) wyłączeniu z przewozu określonych dworców lub przystanków, ujętych w Rozkładzie Jazdy Pociągów,
 - 4) zawieszeniu kursowania określonych pociągów, ujętych w Rozkładzie Jazdy Pociągów, we wskazanych dniach.
3. W przypadku wystąpienia Ograniczenia Przewozów, Operator zobowiązuje się do zorganizowania zastępczej komunikacji autobusowej lub innej. Pojazdy zastępczej komunikacji autobusowej muszą zapewnić możliwość przewozu co najmniej dwóch wózków dziecięcych/inwalidzkich manualnych.

4. Wprowadzenie komunikacji zastępczej, w związku z Ograniczeniem Przewozów z przyczyn zależnych od Operatora, na okres dłuższy niż 72 godziny wymaga pisemnej zgody Organizatora.
5. W przypadku uruchomienia autobusowej komunikacji zastępczej w ramach Zadania nr 1, 2 i 4 wypłacana Operatorowi Rekompensata będzie stanowić iloczyn stawki dopłaty do 1 poc.km w kwocie 11,05 zł oraz pracy eksploatacyjnej dla danej trasy przejazdu pociągu wynikającej z obowiązującego Rozkładu Jazdy Pociągów. Dla Zadania nr 3 stawka dopłaty do 1 poc.km wyniesie odpowiednio 1,66 złotych.
6. W przypadku wystąpienia Ograniczenia Przewozów i niewprowadzenia komunikacji zastępczej, Operatorowi nie przysługuje Rekompensata.
7. Do Okresowych Raportów Informacyjnych Operator dołączy odrębny wykaz uruchomionej zastępczej komunikacji autobusowej dla każdego Zadania, którego wzór stanowi **Załącznik Nr 8**.

§ 10

Zawiadomienie o Ograniczeniu Przewozów

1. Operator niezwłocznie zawiadamia Organizatora o Ograniczeniu Przewozów, określając przy tym:
 - 1) zakres Ograniczenia Przewozów,
 - 2) termin stosowania Ograniczenia Przewozów,
 - 3) zwięzłe uzasadnienie zastosowania Ograniczenia Przewozów,
 - 4) rodzaj i termin wprowadzenia komunikacji zastępczej.
2. O ograniczeniu Przewozów, Operator powiadamia podróżnych.

§ 11

Tabor wykorzystywany do realizacji Przewozów

1. Operator w pierwszej kolejności będzie wykonywał przedmiot Umowy taborem kolejowym stanowiącym własność Organizatora z zastrzeżeniem, że połączenia relacji Poznań Główny - Kołobrzeg, Poznań Gł. - Koszalin oraz Szczecin Główny – Zielona Góra będą wykonywane również taborem kolejowym stanowiącym własność Operatora, zmodernizowanym w ramach Projektu Nr POIS 7.1-46, którego beneficjentem jest Operator do czasu zakończenia trwałości Projektu. W sytuacji ograniczenia dostępności taboru Organizatora, Operator zapewni realizację zadań taborem pozostającym w jego dyspozycji lub wypożyczonym do tego celu.
2. Organizator udostępni Operatorowi na potrzeby realizacji Umowy pojazdy szynowe stanowiące własność Organizatora na podstawie odrębnej umowy. Umowa dzierżawy taboru stanowi **Załącznik Nr 2** do Umowy.
3. Operator jest zobowiązany używać udostępniony przez Organizatora tabor wyłącznie w celu wykonywania przewozów objętych niniejszą Umową. W przypadku planowania innych przewozów o charakterze okazjonalnym niezbędna jest pisemna zgoda Organizatora.
4. W przypadku zakupu nowych pojazdów przez Organizatora w trakcie obowiązywania Umowy, Operator zobowiązuje się do ich przyjęcia, eksploatacji i ponoszenia opłat w trybie i na zasadach określonych w umowie, o której mowa w ust. 2.
5. Operator zobowiązuje się do utrzymywania niezbędnej rezerwy taborowej.
6. Operator zobowiązuje się do utrzymania pojazdów, w tym dzierżawionych od Organizatora zgodnie z zapisami w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU).

7. Operator jako podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdów Organizatora zobowiązuje się do wypełnienia wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (DZ. Urz. UE, L 139 z 27 maja 2019 r.).

§ 12

Wymagania w stosunku do środków transportu

1. Operator zobowiązuje się wykonywać przedmiot Umowy taborem kolejowym posiadającym aktualne: „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego” wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”.
2. Operator zobowiązuje się do oznakowania pojazdów szynowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 918) w sposób widoczny dla pasażera.
3. Przewozy wykonywane będą pojazdami kolejowymi, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem adekwatnej do potoku podróżnych liczby miejsc.

§ 13

Skargi i reklamacje

1. Operator zobowiązuje się do przyjmowania i rozpoznawania skarg i reklamacji od podróżnych, związanych z wykonywanymi przewozami kolejowymi, o których mowa w § 2 Umowy.
2. Procedurę przyjmowania i rozpoznawania skarg i reklamacji określi Operator w regulaminie przewozu zawierającym:
 - 1) określenie sposobu przyjmowania skarg i reklamacji,
 - 2) określenie formy reklamacji i skargi oraz sposobu dokumentowania reklamacji,
 - 3) wskazanie komórki organizacyjnej Operatora obsługującej rozpoznawanie skarg i reklamacji,
 - 4) określenie terminu na złożenie i udzielenie odpowiedzi na reklamację i skargę.
3. Operator jest zobowiązany do załączania do Okresowych Raportów Informacyjnych zbiorczego wykazu rozpatrywanych skarg, reklamacji oraz kwot przyznanych i wypłaconych odszkodowań z podziałem na sprawy: zasadne, niezasadne oraz przekazane do rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami do innych jednostek, którego wzór stanowi **Załącznik Nr 9**.
4. Na podstawie art. 48 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Operator zobowiązany jest przekazać Organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca roku następnego po zakończeniu każdego Rozkładu Jazdy Pociągów, informację o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją Zadania oraz informacje o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.
5. Odszkodowania, o których mowa w ust. 4, nie stanowią Kosztów realizacji Zadań i nie mogą być pokrywane z kwoty udzielonej Rekompensaty.

§ 14 Rekompensata

- Operatorowi przysługuje Rekompensata wyłącznie za rzeczywiste wykonanie Zadania, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.
- Zestawienie stawek dopłaty do jednego Pociągokilometra, wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej oraz planowanej maksymalnej Rekompensaty, przysługującej Operatorowi w przypadku wykonania zgodnie z Umową całego planowanego Zadania, w okresie realizacji Rozkładu Jazdy Pociągów 2020/2021 zawiera poniższa tabela:

Zadanie	Planowana praca eksploatacyjna do zrealizowania na terenie województwa zachodniopomorskiego	Dopłata do 1 poc.km [zł/1poc.km]		Praca eksploatacyjna [poc.km] (C)	Rekompensata brutto w okresie rozkładu jazdy 2020/2021 [zł] (A)*(C)
		pociągi regionalne (A)	zastępcza komun. autob. (B)		
Zadania rozliczane wspólnie w Rocznym Raporcie Rozliczeniowym	zadanie 1	od dnia 13.12.2020 r. do 12.12.2021 r.		4 237 849,552	
	zadanie 2	od dnia 13.12.2020 r. do 12.12.2021 r.		765 150,670	
	zadanie 4	od dnia 13.12.2020 r. do 12.12.2021 r.		387 933,316	
	zadanie 3	od dnia 13.12.2020 r. do 12.12.2021 r.		175 748,102	
Łączna planowana praca i rekompensata za realizację zadania nr 1; nr 2; nr 3; nr 4				5 566 681,640	98 680 052,57

Średnia stawka dofinansowania na planowane zadania 1-4	17,7269
--	---------

Zadania planowane do finansowania po zawarciu umów o pomocy finansowej z JST						
Zadania finans. z udziałem środków JST	przewozy aglomeracyjne (PF+WW) ¹⁾	przewozy aglomeracyjne od dnia 13.12.2020 r. do 11.12.2021r. Finansowane z udziałem JST*	14,01	11,05	122 443,208	
	pomorskiego do Słupska (PJ) ²⁾	realizowane na terenie województwa pomorskiego od dnia 13.12.2020r. Do 11.12.2021 r.	23,52	11,05	78 568,866	
	Koszalin - Mielno Koszalińskie (PF)	Koszalin - Mielno od dnia 26.06.2021 -31.08.2021		11,05		
Σ					201 012,074	3 563 369,07
ΣΣ					5 767 693,714	102 243 421,64

środki na współfinansowanie przewozów aglomeracyjnych zapewniają:

Gmina Goleniów:	
Gmina Gryfino:	
Miasto Szczecin:	
Σ	1 038 500,00
Województwo Zachodniopomorskie:	676 929,34
ΣΣ	1 715 429,34

Maksymalna wysokość rekompensaty ze środków Województwa Zachodniopomorskiego (WW):	99 357 000,00
Planowana wysokość rekompensaty ze środków uzyskanych od JST (PJ + PF):	2 886 439,73
Maksymalna planowana całkowita wysokość dofinansowania ΣΣ	102 243 439,73

- Podstawą do uruchomienia procedury dofinansowania zadania jest zawarcie przez Organizatora umów z Miastem Szczecin oraz Gminami Goleniów i Gryfino o uzyskaniu pomocy finansowej.
- Podstawą do uruchomienia procedury dofinansowania zadania jest zawarcie przez Organizatora umowy z Województwem Pomorskim o przekazanie dotacji.

- Rzeczywista wypłacana Operatorowi Rekompensata za zrealizowane Zadanie, stanowi iloczyn wykonanej i udokumentowanej przez Operatora Pracy Eksploatacyjnej oraz stawki dopłaty do jednego Pociągokilometra (1 poc.km) obowiązującej w okresie realizacji Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów. Rekompensata uwzględnia Różny Zysk Operatora. Stawka dopłaty do 1 Pociągokilometra uwzględnia kwotę Różnego Zysku Operatora, która wyniesie nie więcej niż 2% Kosztów realizacji wszystkich Zadań i nie może być wyższa

niż 2 mln zł (słownie: dwa miliony złotych 00/100) w cyklu realizacji Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów.

4. Kwota Rekompensaty uwzględni koszty dzierżawy taboru, stanowiącego własność Organizatora.
5. Strony ustalają zasadę zwiększenia kwoty Rekompensaty określonej w ust. 2, w przypadku przekazania Operatorowi w dzierżawę kolejnych pojazdów, będących własnością Organizatora. Wówczas wzrost stawki dopłaty do 1 poc.km (ΔS) za Pracę Eksploatacyjną realizowaną na terenie województwa zachodniopomorskiego obejmującą wybrane Zadania (Z_1 do Z_n) będzie obliczany jako iloraz rocznej kwoty naliczanej dzierżawy netto przekazywanego nowego taboru (ΔD_k) i planowanej pracy eksploatacyjnej określonej w bieżących Rozkładach Jazdy Pociągów wg wzoru:

$$\Delta S = \frac{\Delta D_k}{Z_1 + Z_n}$$

Wyliczony wzrost stawki dzierżawy będzie zaokrąglany do czterech miejsc po przecinku.

Kwota dzierżawy netto nowego taboru (ΔD_k) uwzględni współczynnik gotowości taboru $k=0,86$, którego zasady ustalania opisane zostały w § 5 ust 2 umowy dzierżawy taboru stanowiącej **Załącznik Nr 2** do Umowy. Jeżeli Organizator podejmie decyzję o wyłączeniu z dzierżawy pojazdu, wówczas na podstawie powyższego wzoru dokonuje stosownego obniżenia kwoty dopłaty do 1 poc.km.

6. Rekompensata będzie wypłacana na podstawie Wniosków Operatora:
 - 1) wnioski za przewozy zrealizowane w okresie od 1-go do ostatniego dnia miesiąca – składane będą Organizatorowi do trzeciego dnia roboczego po okresie, którego dotyczą,
 - 2) wnioski za okres od dnia 01 grudnia do dnia zakończenia obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów oraz od dnia obowiązywania nowego Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów do 31 grudnia, składane będą Organizatorowi odpowiednio do trzeciego dnia roboczego po okresie, którego dotyczą.
7. Rekompensata należna Operatorowi z tytułu rzeczywiście wykonanej pracy eksploatacyjnej na terenie województwa pomorskiego będzie wypłacana ze środków przekazywanych na ten cel przez Województwo Pomorskie na podstawie odrębnej umowy pomiędzy Organizatorami.
8. Wniosek o wypłatę Rekompensaty podlega weryfikacji Organizatora w terminie 4 dni roboczych. Organizator dokonując weryfikacji wniosku, w razie powzięcia wątpliwości co do jego kompletności lub poprawności, ma prawo żądać od Operatora jego uzupełnienia, sprostowania lub wyjaśnienia zapisów, wyznaczając ku temu Operatorowi stosowny termin, nie dłuższy niż 3 dni robocze. Za termin złożenia wniosku przyjmuje się wówczas termin złożenia przez Operatora uzupełnienia, sprostowania lub wyjaśnień. Wnioski Operator wystawi dla każdego Zadania oddzielnie.
9. Organizator przekaże Operatorowi należną kwotę Rekompensaty w formie przelewu na rachunek bankowy Operatora 14 1130 0007 0080 0430 2920 0002 z dopiskiem „Rekompensata za przewozy kolejowe w województwieza miesiąc 20... r.”, na podstawie pozytywnie zweryfikowanego wniosku. Za dzień przekazania Rekompensaty uznaje się dzień obciążenia rachunku Organizatora.
10. Rekompensata przekazywana będzie do 10 dni po dokonaniu pozytywnej weryfikacji uzupełnionego lub sprostowanego Wniosku Operatora.

11. Wzory wniosków o wypłatę Rekompensaty oraz bieżącego rozliczania wypłacanej Rekompensaty na podstawie Okresowych Raportów Informacyjnych stanowią **Załącznik nr 3** do niniejszej Umowy.
12. Wielkość Rekompensaty i stawki dopłaty do 1 Pociągokilometra w kolejnych okresach obowiązywania Rocznych Rozkładów Jazdy zostaną ustalone przez Strony w trybie aneksu do Umowy. Termin zawarcia aneksu ustala się do dnia 15 lutego w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów.
13. Strony ustalają zasadę zmiany stawek dopłaty do 1 Pociągokilometra z początkiem obowiązywania kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów:
 - 1) z tytułu wzrostu kosztów niezależnych od Operatora tj. dostępu do infrastruktury kolejowej, dostępu do stacji pasażerskich, usług świadczonych Operatorowi w obiektach infrastruktury usługowej – stacjach pasażerskich zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A., cen energii trakcyjnej i cen paliwa trakcyjnego. Podstawą zmiany stawek będzie udokumentowany i pozytywnie zweryfikowany przez Organizatora wniosek, odwołujący się do obiektywnych danych prezentujących wzrost kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, cen energii trakcyjnej lub cen paliwa trakcyjnego, odrębnie dla każdej z wymienionych pozycji, o więcej niż 5 %, licząc narastająco w ciągu kolejnych lat trwania Umowy.
 - 2) z tytułu wzrostu kosztów pracy po upływie trzech lat obowiązywania Umowy. Podstawą ubiegania się Operatora o zmianę stawek będzie udokumentowany i pozytywnie zweryfikowany przez Organizatora wniosek wskazujący na wzrost „*przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku*” ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 56 ust. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1086) o więcej niż 10% licząc narastająco w ciągu kolejnych lat trwania Umowy.
14. Narzędziem wspierającym proces uzgadniania stawki dopłaty do 1 Pociągokilometra w kolejnych okresach obowiązywania Rocznych Rozkładów Jazdy jest dla Województwa Zachodniopomorskiego - model finansowy umowy PSC na lata 2021-2030 stanowiący **Załącznik Nr 11**. Model finansowy odzwierciedla składniki kosztów i przychodów Operatora stanowiących podstawę obliczania wysokości Rekompensaty oraz kwoty zarezerwowanej przez Organizatora w jego „Wieloletnim Planie Finansowym” na jej sfinansowanie.
15. W przypadku niezgodnienia stawki dopłaty do 1 Pociągokilometra na kolejny okres obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, obowiązuje stawka z okresu poprzedniego lub też Operator ma prawo rozwiązania niniejszej Umowy za sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia liczoną od dnia złożenia pisemnego oświadczenia.

§ 15

Niezmiennosc celu Rekompensaty

1. Operator nie może przeznaczyć przekazywanej przez Organizatora Rekompensaty na działalność inną, niż dofinansowanie Zadań. W szczególności, przekazywana przez Organizatora Rekompensata nie może być przeznaczona na wyrównanie przychodów utraconych z tytułu stosowania ulg ustawowych, określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295.) oraz finansowanie utraconych przychodów z tytułu ulg pracowników spółek Grupy PKP S.A., emerytów, rencistów tych Spółek i najbliższych

członków ich rodzin, w zakresie w jakim spółki te przyznały uprawnienia do ulgowych przejazdów.

2. Uwzględniając przepis art. 58 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 2475 ze zm.) oraz pkt 5 Załącznika do rozporządzenia WE Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Operator jest zobowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sposób umożliwiający identyfikację i wyodrębnienie przychodów i kosztów związanych z wykonywaniem przewozów objętych niniejszą Umową z podziałem na poszczególne Zadania.

§ 16

Kontrola realizacji Zadania

1. Wykonywanie przez Operatora Zadania w ramach niniejszej Umowy podlegać będzie kontroli Organizatora. W tym celu, Operator zobowiązuje się składać Organizatorowi, Okresowe Raporty Informacyjne, o których mowa w § 20 ust. 1.
2. Na pisemny wniosek Organizatora, Operator zobowiązuje się przekazać w terminie 7 dni roboczych także w formie elektronicznej, wszelkie dane dotyczące realizowanego Zadania, wskazane we wniosku Organizatora, w szczególności dane źródłowe dotyczące rejestru sprzedaży biletów, ilości odprawianych podróży, ewidencji pracy eksploatacyjnej pociągów, i rejestru kosztów gromadzonych w systemach informatycznych Operatora.
3. Organizator, sprawując kontrolę nad wykonywaniem przez Operatora obowiązków wynikających z niniejszej Umowy, uprawniony jest do:
 - 1) kontroli merytoryczno-finansowej realizacji Zadań objętych Umową, w trakcie której ma prawo wglądu do dokumentów związanych z wykonywaniem przewozów objętych Rekompensatą;
 - 2) kontroli jakości świadczonych usług związanych z realizacją umowy tj. przeprowadzania w pociągach, na dworcach i przystankach osobowych, doraźnych kontroli realizacji Zadania w zakresie osiągania umówionych standardów i parametrów jakości usług oraz przestrzegania przepisów regulujących wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich.

§ 17

Kontrola merytoryczno – finansowa

1. Kontrola merytoryczno-finansowa prowadzona jest jako:
 - 1) kontrola stała – obejmująca weryfikację Raportów, o których mowa w § 20, oraz wniosków, o których mowa w § 14 ust. 8, przedkładanych Organizatorowi,
 - 2) kontrola doraźna – przeprowadzana w wyniku decyzji podjętej przez Organizatora.
2. Kontrolę stałą, w imieniu Organizatora, wykonują pracownicy komórki organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, sprawującej merytoryczny nadzór nad organizacją regionalnego transportu pasażerskiego.
3. Osoby wykonujące kontrole doraźne działają na podstawie upoważnień wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego.

4. Decyzję o przeprowadzeniu kontroli doraźnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podejmuje Organizator, o czym pisemnie informuje Operatora. Kontrola będzie wykonywana na podstawie dostarczonej przez Operatora do siedziby Organizatora uwierzytelnionych przez Operatora kopii dokumentacji.
5. Kontrola może być przeprowadzana również w siedzibie Operatora lub podmiotu realizującego Zadanie w jego imieniu. Operator zobowiązuje się do umożliwienia osobom określonym w ust. 2, wglądu do dokumentów w swojej siedzibie.
6. Wyniki kontroli doraźnej utrwała się w protokole pokontrolnym, sporządzonym w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach.
7. Operator w terminie 14 dni od daty otrzymania protokołu pokontrolnego, zajmie stanowisko, wyjaśniając przyczyny ewentualnych nieprawidłowości lub wnosząc zastrzeżenia do ustaleń zawartych w treści protokołu pokontrolnego.
8. W razie bezskutecznego upływu terminu określonego w ust. 7, nieprawidłowości uznaje się za stwierdzone. Upoważnieni przedstawiciele Stron zobowiązani są do podpisania protokołu pokontrolnego.
9. W razie zgłoszenia przez Operatora zastrzeżeń odnośnie ustaleń zawartych w treści protokołu pokontrolnego, Organizator rozpatrzy zastrzeżenia wniesione przez Operatora w terminie 7 dni od daty ich otrzymania i niezwłocznie pisemnie poinformuje go o swoim stanowisku, przedkładając jednocześnie ostateczną wersję protokołu pokontrolnego do podpisania przez upoważnionego przedstawiciela Operatora.
10. Operator ma obowiązek usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych przez Organizatora i poinformowania Organizatora o podjętych przez siebie działaniach w terminie wskazanym przez Organizatora.
11. Niezastosowanie się do zaleceń Organizatora skutkować może wstrzymaniem wypłaty kolejnej części Rekompensaty, do momentu usunięcia nieprawidłowości.

§ 18

Kontrola doraźna jakości świadczonych usług

1. Przedmiotem kontroli jest jakość świadczonych usług przez Operatora określonych w § 7.
2. Organizator wskaże osoby uprawnione do przeprowadzania doraźnych kontroli, o których mowa w § 16 ust. 3 pkt 2. Kontrole prowadzona będą bez konieczności wcześniejszego powiadamiania Operatora.
3. Postępowanie kontrolne jest prowadzone przez osoby wskazane w § 17 ust. 2 legitymujące się każdorazowo stosownym upoważnieniem do jej prowadzenia wystawionym przez Operatora. Operator wydaje na wniosek Organizatora upoważnienie terminowe, imienne określające szczegółowo prawa i obowiązki kontrolujących. Osoby prowadzące kontrolę zwolnione są z opłat za przejazd.
4. Kontrole w pociągach będą realizowane w sposób nie wpływający na prawidłowe i terminowe wykonywanie obsługi podróżnych przez personel pociągu.
5. Kierownik kontrolowanego pociągu potwierdzi fakt przeprowadzenia kontroli w formularzu stanowiącym **Załącznik nr 6** do Umowy.

6. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w kontrolowanym pociągu przedstawiciel Organizatora sporządza protokół pokontrolny, który wraz z formularzem z kontroli (**Załącznik nr 6** do Umowy) przekazany zostaje Operatorowi w terminie 7 dni.
7. Operator w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu pokontrolnego zajmie stanowisko, wyjaśniając przyczyny nieprawidłowości.
8. Organizator rozpatrzy wyjaśnienia wniesione przez Operatora i swoje stanowisko przekaże w formie pisemnej Operatorowi w terminie 14 dni.
9. W razie bezskutecznego upływu terminu określonego w ust. 7, nieprawidłowości uznaje się za stwierdzone i bezsporne.
10. Operator zobowiązany jest do niezwłocznego usunięcia nieprawidłowości.

§ 19

Badania marketingowe

1. Operator zobowiązuje się prowadzić badania marketingowe w celu zweryfikowania właściwego zaspokojenia popytu na przewozy wykonywane w ramach realizacji Zadania, co stanowi element podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Badania marketingowe, o których mowa w ust. 1, Operator wykona minimum cztery razy dla Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów - raz na kwartał, w tym jeden raz w okresie letnich wakacji szkolnych. Badanie powinno obejmować każdy pociąg w okresie kolejnych 7 dni.
3. O terminach rozpoczęcia badań Operator poinformuje Organizatora z 7 – dniowym wyprzedzeniem. Organizator ma prawo delegowania swoich przedstawicieli, celem uczestnictwa w przeprowadzanych badaniach marketingowych.
4. Wyniki badań marketingowych sporządzone w formie elektronicznej, Operator przedstawi Organizatorowi w terminie 30 dni od dnia zakończenia badań.
5. Operator umożliwi Organizatorowi nieodpłatne prowadzenie własnych badań marketingowych w zakresie ilości podróżnych w pociągach oraz struktury taryfowej w pociągach objętych obowiązkiem służby publicznej.
6. O terminach badań, o których mowa w ust. 5, Operator będzie informowany z 7-dniowym wyprzedzeniem. Operator ma prawo delegowania swych przedstawicieli, celem uczestnictwa w przeprowadzanych badaniach marketingowych.
7. Organizator, na prośbę Operatora, udostępni wyniki własnych badań marketingowych.

§ 20

Raporty informacyjne i rozliczeniowe

1. Operator zobowiązany jest składać Organizatorowi w formie elektronicznej (w formatach excel i *pdf na płycie CD) Okresowe Raporty Informacyjne dokumentujące sposób wykorzystania Rekompensaty w oparciu o rzeczywiste Koszty oraz uzyskane Przychody z realizacji Zadania. Organizator może żądać również wersji wydrukowanej Okresowego Raportu Informacyjnego.
2. Wzór Okresowego Raportu Informacyjnego stanowi **Załącznik Nr 4** do niniejszej Umowy.

3. Okresowe Raporty Informacyjne Operator zobowiązany jest składać co dwa miesiące Organizatorowi w terminie do 40 dni liczonych od ostatniego dnia miesiąca następującego po kolejnych dwóch miesiącach, którego raport dotyczy.
4. Dane zawarte w Okresowych Raportach Informacyjnych mają charakter wstępny i służą do monitoringu realizacji Umowy oraz analizy i oceny zgodnego z postanowieniami Umowy, sposobu wykorzystania udzielonej Rekompensaty.
5. Operator w terminie do dnia 30 kwietnia następnego roku, po zakończeniu okresu obowiązywania Rocznej Rozkładu Jazdy, zobowiązany jest do złożenia Organizatorowi w formie elektronicznej oraz pisemnej Rocznej Raportu Rozliczeniowego z realizacji Zadania dokumentującego sposób wykorzystania Rekompensaty.
6. Dane zawarte w Rocznym Raportie Rozliczeniowym z realizacji Zadania mają charakter ostateczny i służą do oceny właściwego, zgodnego z postanowieniami Umowy przeznaczenia i wykorzystania Rekompensaty.
7. Wzór Rocznej Raportu Rozliczeniowego z realizacji Zadania stanowi **Załącznik Nr 5** do niniejszej Umowy.
8. W przekazywanych raportach informacyjnych i rozliczeniowych Operator określi zakres informacji stanowiącej tajemnicę przedsiębiorstwa.
9. Nie stanowią tajemnicy przedsiębiorstwa informacje dotyczące planowania Rozkładu jazdy pociągów, wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz dane dotyczące ilości przewiezionych pasażerów.

§ 21

Weryfikacja raportów

1. Organizator akceptuje dane zawarte w Okresowych Raportach Informacyjnych oraz Rocznym Raportie Rozliczeniowym z realizacji Zadania po ich uprzedniej weryfikacji, w terminie do 14 dni od daty ich otrzymania.
2. Organizator dokonując weryfikacji, o której mowa w ust. 1, w razie powzięcia wątpliwości co do kompletności lub poprawności złożonej dokumentacji, ma prawo żądać od Operatora uzupełnienia, sprostowania lub wyjaśnienia zapisów złożonych Raportów, wyznaczając ku temu Operatorowi stosowny termin, nie krótszy niż 7 dni. Za termin złożenia Raportu przyjmuje się wówczas termin złożenia przez Operatora uzupełnienia, sprostowania lub wyjaśnień.
3. Brak akceptacji Organizatora dla Okresowego Raportu Informacyjnego lub Rocznej Raportu Rozliczeniowego z realizacji Zadania, może skutkować:
 - 1) w zakresie akceptacji Okresowego Raportu Informacyjnego - wstrzymaniem wypłaty kolejnej części Rekompensaty za Zadanie, którego raport dotyczy, pomimo prawidłowo złożonego wniosku, o którym mowa w § 14 ust. 8, do dnia złożenia przez Operatora Okresowego Raportu Informacyjnego w wersji uzupełnionej lub poprawionej,
 - 2) w zakresie akceptacji Rocznej Raportu Rozliczeniowego z realizacji Zadania - zwrotem Rekompensaty w wysokości odpowiadającej kwocie zakwestionowanych przez Organizatora rozliczeń.

§ 22

Rozliczenie Rekompensaty

1. Rozliczenia przekazanej Rekompensaty będą dokonywane w cyklach rocznych. Podstawą rozliczenia wypłaconej Operatorowi Rekompensaty jest ilość wykonanej pracy eksploatacyjnej w Rocznym Rozkładzie Jazdy Pociągów i określona w Umowie na dany okres stawka dofinansowania do jednego Pociągokilometra wskazana w § 14 ust. 2 oraz w § 9 ust. 5. Ostateczna Rekompensata za okres obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto Operatora, liczonemu zgodnie z Załącznikiem do Rozporządzenia nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.
2. Weryfikacja wykonanej pracy eksploatacyjnej za okres obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów dokonywana jest w oparciu o dane zawarte w Rocznym Raporcie Rozliczeniowym z realizacji Zadania, przy czym ostateczna wysokość należnej Operatorowi Rekompensaty nie może przekroczyć wartości maksymalnych określonych w § 14 ust. 2.
3. Operator zobowiązany jest do zwrotu otrzymanej Rekompensaty lub jej części w przypadku przekazania przez Organizatora sumy kwot w wysokości wyższej od należnej za wykonane Zadanie. Operator zobowiązany jest do zwrotu nadpłaty Rekompensaty w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia przez Organizatora nadpłaty i otrzymania przez Operatora stosownego wezwania. W przypadku niedotrzymania 15-dniowego terminu zwrotu, nadpłata ta winna być zwrócona wraz z odsetkami jak dla zaległości podatkowych, naliczonymi za okres od dnia upływu 15 dniowego terminu płatności do dnia jej wpływu na rachunek bankowy Organizatora.
4. W przypadku stwierdzenia przez Organizatora wydatkowania Rekompensaty lub jej części niezgodnie z przeznaczeniem określonym w niniejszej Umowie, Operator zobowiązany jest do jej niezwłocznego zwrotu w zakwestionowanej przez Organizatora kwocie, w terminie 15 dni od dnia otrzymania przez Operatora wezwania do zapłaty. W przypadku niedotrzymania 15-dniowego terminu płatności, zakwestionowana kwota winna być zwrócona wraz z odsetkami jak dla zaległości podatkowych naliczonymi od dnia upływu 15 dniowego terminu płatności do dnia jej wpływu na rachunek bankowy Organizatora.
5. W przypadku niedopełnienia przez Operatora obowiązku zwrotu Rekompensaty zgodnie z ust. 3 lub ust. 4 niniejszego paragrafu, Organizator – po upływie 30 dni od upływu terminu zwrotu – ma prawo do potrącenia kwoty należnej do zwrotu Rekompensaty wraz z naliczonymi odsetkami z zabezpieczenia należytego wykonania Umowy, wniesionego przez Operatora, zgodnie z § 26 Umowy.

§ 23

Odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy.

Kary umowne

1. Operator jest zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej Organizatorowi wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania niniejszej Umowy. Strony ustalają, że odpowiedzialność Operatora ograniczona jest do wysokości Rekompensaty odpowiadającej Roczemu Rozkładowi Jazdy Pociągów, w którym nastąpiło niewykonanie bądź nienależyte wykonanie Umowy.
2. Organizator naliczy Operatorowi kary umowne w razie:

- 1) zawinonego przez Operatora odwołania kursowania pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy Pociągów na całej trasie, bądź na jej części bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej lub innej - w wysokości 1000 złotych za każdy odwołany pociąg. Strony Umowy uzgadniają, że w przypadku gdy niezapewnienie komunikacji zastępczej jest uzasadnione tym, że w czasie nie dłuższym niż 60 minut od planowanego odjazdu odwołanego pociągu przewidziany jest kolejny pociąg Operatora lub innego przewoźnika, jadący w tym samym kierunku i zatrzymujący się na tych samych stacjach – kara umowna nie będzie naliczana.
Do Okresowych Raportów Informacyjnych Operator dołączy wykaz pociągów odwołanych, którego wzór stanowi **Załącznik Nr 10** do Umowy;
- 2) przekroczenia parametrów określonych w § 7 ust. 2 pkt. 7 Umowy - w wysokości 100 złotych za każdy opóźniony pociąg;
- 3) nieprzestrzegania postanowień § 7 ust. 2 Umowy dotyczących właściwego stanu taboru kolejowego, stwierdzonego podczas kontroli i potwierdzonego na formularzu z kontroli – w wysokości 500 złotych za każdy pociąg, w którym stwierdzono nieprawidłowości;
- 4) nieprzeprowadzenia badań marketingowych lub niepoinformowania o terminie rozpoczęcia takich badań – w wysokości 100 złotych za każdy stwierdzony przypadek.
- 5) wykonywania przewozów taborem innym niż wskazanym w § 7 ust. 2 pkt 4; § 11 ust.1 oraz nie spełniającego wymagań zawartych w § 12 – w wysokości 1.000 złotych za każdy stwierdzony przypadek.

Organizator może naliczyć w jednym cyklu Okresowego Raportu Informacyjnego (co 2 miesiące) kary umowne do wysokości 200 000,- złotych.

3. Naliczenie kar umownych nastąpi niezwłocznie po stwierdzeniu okoliczności, o których mowa w ust. 2.
4. Należności z tytułu naliczonych kar umownych zostaną wniesione przez Operatora w terminie 30 dni od dnia otrzymania przez Operatora stosownej noty na rachunek Organizatora Nr 15 1020 4795 0000 9502 0090 7709, a w przypadku niezachowania tego terminu, Operator wyraża zgodę na potrącenie przez Organizatora zaległej należności wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie z wniesionego zabezpieczenia.

§ 24

Oświadczenia Stron

1. Wynikające z Umowy wierzytelności nie mogą być przedmiotem jakiegokolwiek obrotu chyba, że Strony zgodnie postanowią inaczej.
2. Operator wyraża zgodę na dokonywanie przez Organizatora potrąceń zaległych ponad 30 dni wierzytelności przysługujących mu na podstawie Umowy Dzierżawy Nr WliT.II-91/2020, stanowiącej **Załącznik nr 2** z kwoty zabezpieczenia Umowy ustanowionego zgodnie z § 26 Umowy. W przypadku wyczerpania wszystkich środków z zabezpieczenia Umowy, wszelkie kolejne potrącenia będą dokonywane z kwot Rekompensaty przekazywanych Operatorowi za realizację Zadania na podstawie wniosków, o których mowa w § 14 ust. 9.

§ 25

Zmiana i rozwiązanie umowy

1. Z zastrzeżeniem § 5 ust. 4 oraz § 27 ust. 5, wszelkie zmiany Umowy wymagają formy pisemnej w postaci aneksu, pod rygorem nieważności.
2. Umowa ulega rozwiązaniu ze skutkiem natychmiastowym w przypadku:
 - 1) utraty licencji przez Operatora, o której mowa w § 1 ust. 2 pkt 1,

- 2) utraty przez Operatora certyfikatów, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2,
 - 3) niewniesienia lub nieprzedłużenia wymaganego zabezpieczenia wykonania Umowy, w trybie określonym w § 26 ust. 5 Umowy,
 - 4) zgodnego oświadczenia Stron.
3. Organizator zastrzega sobie prawo do rozwiązania niniejszej umowy w przypadku:
- 1) niewypełnienia obowiązków wskazanych w § 4 ust. 3 i 4 Umowy przez okres 30 dni po uprzednim wezwaniu Operatora do wypełnienia zobowiązań,
 - 2) w przypadku istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie Umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili jej zawarcia,
 - 3) w przypadku niewykonywania przewozów przez okres co najmniej 15 dni, po uprzednim wezwaniu Operatora do zaniechania naruszeń, chyba, że niewykonywanie przewozów spowodowane jest wystąpieniem Siły Wyższej,
 - 4) w przypadku wystąpienia Siły Wyższej, której działanie uniemożliwi realizację całości lub znacznej części Zadania przez okres co najmniej 30 dni,
- z 30-dniowym terminem wypowiedzenia; oświadczenie o rozwiązaniu Umowy Organizator może złożyć w okresie 30 dni od dnia powzięcia wiadomości o wymienionych okolicznościach.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 Operator może żądać wyłącznie wynagrodzenia należnego z tytułu wykonania części Umowy.
 5. W razie zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, Organizator ma prawo powierzyć realizację przewozów innemu operatorowi. Wszystkie koszty z tym związane, za wyjątkiem ponoszenia kosztów zaplanowanej przez Organizatora Rekompensaty ponosi Operator - Strona niniejszej Umowy.
 6. Po upływie 2022 roku Organizator może dokonać analizy warunków funkcjonowania realnej konkurencji na rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Na tej podstawie może podjąć decyzję o weryfikacji wysokości stawek dopłaty do 1 poc.km. Nieprzystąpienie do negocjacji rynkowych stawek dopłaty do 1 poc.km w terminie 30 dni od otrzymania zaproszenia do rozmów przez Operatora stanowi podstawę do rozwiązania Umowy przez Organizatora na warunkach określonych w ust. 3.
 7. Po upływie 2022 roku Operator może dokonać analizy stabilności finansowej realizowanych usług publicznych przewozów pasażerskich związanych z realizacją Umowy. Na tej podstawie może wystąpić do Organizatora z wnioskiem o weryfikację wysokości stawek dopłaty do 1 poc.km przedkładając szczegółowe analizy wszystkich kosztów i przychodów związanych z realizacją umowy. Organizator przystąpi do negocjacji rynkowych stawek dopłaty do 1 poc.km w terminie 30 dni od otrzymania zaproszenia do rozmów od Operatora.

§ 26

Zabezpieczenie wykonania Umowy

1. Dla zabezpieczenia pokrycia roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy a w szczególności nie uiszczenia kar umownych naliczonych przez Organizatora, niedopełnienia przez Operatora obowiązku zwrotu Rekompensaty lub pokrycia kosztów napraw szkód w dzierżawionym taborze, spowodowanych obsługą i eksploatacją niezgodną z dokumentacją systemu utrzymania taboru, Operator wniesie przed terminem podpisania Umowy zabezpieczenie należytego wykonania umowy zwane dalej „zabezpieczeniem”. Zobowiązanie utrzymywania zabezpieczenia przez Organizatora dotyczy całego okresu obowiązywania Umowy, wraz z okresem niezbędnym do jej rozliczenia.

2. Ustala się zabezpieczenie w formie pieniężnej w wysokości 5% planowanej łącznej rocznej Rekompensaty, wskazanej w §14 ust. 2 Umowy. Zabezpieczenie zostanie przekazane na rachunek Organizatora w PKO BP I/O Szczecin nr 03 1020 4795 0000 9302 0130 2231.
3. Organizator zwróci zabezpieczenie należytego wykonania Umowy po jej zakończeniu, w terminie 15 dni od dnia rozliczenia Operatora z Organizatorem. Zabezpieczenie zostanie zwrócone wraz z odsetkami wynikającymi z oprocentowania rachunku bankowego, na którym było przechowywane pomniejszonym o koszty jego prowadzenia.

§ 27

Powiadomienia

1. Powiadomienia, oświadczenia, zgody, wnioski, żądania, bądź inne informacje wymagane zgodnie z niniejszą Umową (łącznie zwane „powiadomieniami”), sporządzane są na piśmie i dostarczane drugiej Stronie w formie listu poleconego, za pośrednictwem kuriera lub drogą mailową jako skan wraz z wysłaniem listem poleconym lub kurierem.
2. Powiadomienia będą przesyłane na adresy podane poniżej:

do Organizatora:

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Wydział Infrastruktury I Transportu Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie
pl. Hołdu Pruskiego 8, 70-550 Szczecin
Tel: 091 441 19 181
e-mail: wiiit@wzp.pl; tabor.wiiit@wzp.pl

do Operatora:

POLREGIO Spółka z o.o.
ul. Kolejowa 1; 01-217 Warszawa
oraz
POLREGIO Spółka z o.o. Zachodniopomorski Zakład w Szczecinie
ul Czarneckiego 9; 70-221 Szczecin
Tel: 91 471 55 10, e-mail: pr.szczecin@p-r.com.pl; sekretariat.szczecin@p-r.com.pl

3. Za datę powiadomienia Strony przyjmuje się dzień nadania przesyłki poleconej lub wysłania wiadomości e-mail, jeżeli zostało ono wykonane w dniu roboczym do godz. 15.00. Jeżeli nadanie przesyłki poleconej lub wysłanie e-maila nastąpiło w dniu roboczym po godz. 15.00 lub w dniu wolnym od pracy, za datę powiadomienia Strony przyjmuje się najbliższy dzień roboczy po dniu wysłania przesyłki poleconej lub wiadomości e-mail.
4. Osobami upoważnionymi do korespondencji w sprawie Powiadomień, o których mowa w ust. 1, są:

ze strony Organizatora:

Pani Jadwiga Rajkiewicz – Dyrektor Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, a w przypadku jej nieobecności Zastępca Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Transportu – Pani Agnieszka Ulass,

ze strony Operatora:

Pan Andrzej Chańko – Dyrektor Zachodniopomorskiego Zakładu w Szczecinie, POLREGIO Spółka z o.o.

5. Zmiana danych, o których mowa w ust. 2 i 4 nie wymaga aneksu Umowy i następuje w trybie powiadomienia określonym w niniejszym paragrafie.

§ 28 **Poufność**

1. Strony zobowiązują się do zachowanie w tajemnicy informacji, o charakterze finansowym, księgowym, handlowym i technicznym, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę. Informacje takie będą oznaczone jako „poufne” lub „tajemnica przedsiębiorstwa” i nie będą ujawniane przez okres 3 lat po okresie obowiązywania Umowy.
2. Strony zobowiązują się do podejmowania odpowiednich środków mających na celu ochronę informacji i dokumentów na wszelkich nośnikach wskazanych jako „poufne” lub „tajemnica przedsiębiorstwa” przed ich utratą lub ujawnieniem.
3. Postanowienia niniejszego paragrafu nie należy interpretować jako zakazu przekazywania i publikowania danych dotyczących ilości przewiezionych pasażerów oraz informacji w zakresie wymaganym obowiązującymi przepisami prawa.
4. Strony zobowiązują się do wzajemnej ochrony powierzonych do przetwarzania danych osobowych oraz praw osób, których dane dotyczą zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 r. sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych – RODO. Strony oświadczają, że wdrożyły niezbędne środki organizacyjne i techniczne niezbędne do prawidłowego przetwarzania danych osobowych zgodnie z RODO.

§ 29 **Postanowienia końcowe**

1. W zakresie nieuregulowanym niniejszą Umową zastosowanie mają przepisy ustawy o finansach publicznych (Dz. U z 2019 r. poz. 869 ze zm.), kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1740), ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 ze zm.), ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8); oraz Rozporządzenia nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 wraz z załącznikiem.
2. W razie zaistnienia sporów związanych z realizacją postanowień Umowy, Strony będą dążyć do polubownego ich rozwiązania. W razie braku porozumienia, spory będą podlegały jurysdykcji sądu powszechnego właściwego dla siedziby Organizatora.
3. Umowę sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, jeden dla Operatora oraz dwa dla Organizatora.

**Województwo Zachodniopomorskie -
Organizator**

**POLREGIO sp. z o.o.
Operator**

.....

.....

.....

.....

Załączniki:

Załącznik Nr 1 – Roczny Rozkład Jazdy Pociągów

Załącznik Nr 2 – Umowa dzierżawy taboru nr WliT.II-91/2020 z dnia 08 grudnia 2020 roku

Załącznik Nr 3 – Wzór wniosku o wypłatę Rekompensaty

Załącznik Nr 4 – Wzór Okresowego Raportu Informacyjnego

Załącznik Nr 5 – Wzór Roczego Raportu Rozliczeniowego

Załącznik Nr 6 – Wzór Formularza z kontroli

Załącznik Nr 7 – Wykaz pociągów opóźnionych

Załącznik Nr 8 – Wykaz uruchomionej zastępczej komunikacji autobusowej

Załącznik Nr 9 – Wykaz rozpatrywanych skarg, reklamacji oraz kwot przyznanych i wypłaconych odszkodowań

Załącznik Nr 10 – Wykaz pociągów odwołanych

Załącznik Nr 11 – Województwo Zachodniopomorskie - model finansowy umowy PSC na lata 2021-2030

Załącznik Nr 12 – Taryfa Przewozowa