

ANEKS NR 8

do Umowy nr IG-I.1/2021-2026 z dnia 23.11.2020 r.

o wykonywanie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego i województw sąsiednich w latach 2021-2026

zawarty dnia 25.05.2023 r. w Olsztynie, pomiędzy:

Województwem Warmińsko – Mazurskim z siedzibą w Olsztynie 10-562, ul. Emilii Plater 1, NIP 739-38-90-447, REGON 510742333 w imieniu, którego działa Zarząd Województwa, który reprezentują:

1. Marcin Kuchciński - Wicemarszałek Województwa Warmińsko - Mazurskiego
2. Miron Sycz - Wicemarszałek Województwa Warmińsko - Mazurskiego

zwanym w treści aneksu „**Organizatorem**”

a

POLREGIO SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie 01-217, ul. Kolejowa 1, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym dla Miasta Stołecznego Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego po KRS – 0000929422, REGON 017319719, wysokość kapitału zakładowego 616.242.600,00 zł (opłacony w całości) w imieniu której działa Zarząd Spółki, który reprezentuje:

- 1) Adam Pawlik – Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny

zwaną w treści aneksu „**Operatorem**”

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

Zważywszy, że:

- I. Intencją Stron jest zakup 14 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych w ramach projektu pn. „Zakup 14 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych w województwie warmińsko-mazurskim”, które zostaną przeznaczone do obsługi połączeń realizowanych w ramach Umowy nr IG-I.1/2021-2026 w tym 10 szt. EZT 130-160 miejsc siedzących i 4 szt. EZT co najmniej 210 miejsc siedzących.
- II. Operator planuje ubiegać się o dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, komponentu E2.1.2. KPO „Pasażerski tabor kolejowy” oraz E2.3.1 KPO „Pasażerski tabor kolei regionalnych” – w zakresie pasażerskiego taboru kolejowego, służącego wykonywaniu przewozów regionalnych.

- III. Zakupione pojazdy Operator przeznaczy do obsługi połączeń realizowanych w ramach Umowy PSC.
- IV. W piśmie z 19 października 2020 r. nr DPM.510.00.2017.AP.01 Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) określiło zasady rozliczania projektów dofinansowanych z projektów unijnych. Wskazując, że dofinansowanie projektów taborowych ze środków Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych stanowi korzyść dla operatora, która powinna zostać całkowicie rozliczona w rekompensacie z tytułu świadczenia usług publicznych w okresie powierzenia wykonywania tych usług. Następuje to poprzez odpowiednie obniżenie kosztów amortyzacji taboru uwzględnianych w rekompensacie. Okres amortyzacji taboru jest jednak przeważnie dłuższy niż okres powierzenia. W takim przypadku korzyść uzyskana przez operatora nie może być całkowicie rozliczona w okresie obowiązywania umowy o świadczenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. By uniknąć sytuacji, w której operator po tym okresie pozostanie z nienależną korzyścią, niezbędne jest wprowadzenie do umowy o świadczenie usług publicznych postanowień regulujących kwestię ostatecznego rozliczenia korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej.
- V. Ponadto, jednym z założeń udzielenia dofinansowania ze środków UE np. w ramach Krajowego Planu Odbudowy jest zapewnienie spełnienia zasady trwałości przez zgłoszone przedsięwzięcie. Ocenie podlegać będzie, czy postanowienia umowy o świadczenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej („PSC”) gwarantują, że na koniec jej obowiązywania dojdzie do całkowitego rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru udzielonego ze środków publicznych. Tak jak wskazano, realizacja powyższego założenia jest możliwa poprzez uwzględnienie odpowiednich postanowień w umowie PSC, zgodnie z ww. stanowiskiem CUPT.
- VI. Rozporządzenie 1370/2007 stanowi, że organizator może zobowiązać się w umowie o świadczenie usług publicznych do przejęcia taboru na wcześniej ustalonych warunkach finansowych na koniec umowy po cenie rynkowej.
- VII. Powyższe rozporządzenie zakłada również, że w przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego

Strony postanawiają jak poniżej:

§ 1

1. W § 3 dodaje się ust. 40 o następującej treści:

„40. Jeśli Operator nie będzie kontynuował realizacji usług publicznych dla Organizatora w zakresie przewozów kolejowych w odpowiedniej skali w okresie po zakończeniu niniejszej Umowy, Strony uzgodnią szczegóły ostatecznego rozliczenia Rekompensaty i korzyści uzyskanych przez Operatora wynikających z publicznego dofinansowania

projektów taborowych, biorąc pod uwagę przyszły zakres umów o świadczenie usług publicznych, na podstawie których tabor ten będzie wykorzystywany w taki sposób, aby zapewnić zachowanie reguły udzielania i obliczania Rekompensaty zgodnie z wymogami Rozporządzenia 1370/2007 oraz właściwymi regulacjami krajowymi. Szczegóły ostatecznego rozliczenia, o którym mowa powyżej, zostaną ustalone przez Strony z uwzględnieniem sposobu i parametrów rozliczenia Rekompensaty na podstawie niniejszej Umowy i mogą obejmować w szczególności:

a) sprzedaż lub transfer odpowiednich aktywów wynikających z projektów taborowych objętych niniejszą Umową do Organizatora lub nowego Operatora po cenie rynkowej z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej, jak również innych instrumentów dłużnych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, a także innych instrumentów dłużnych pozyskanych przez Operatora w celu sfinansowania wkładu własnego do realizacji projektów taborowych z dofinansowaniem UE. Cena rynkowa zostanie ustalona przez niezależnego, zewnętrznego eksperta;

lub

b) rozliczenie równe rezydualnej wartości otrzymanej pomocy publicznej, jak również innych instrumentów dłużnych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, a także rozliczenie innych instrumentów dłużnych pozyskanych przez Operatora w celu sfinansowania wkładu własnego do realizacji projektów taborowych z dofinansowaniem UE objętych niniejszą Umową,

lub

c) udostępnienie Organizatorowi taboru objętego niniejszym projektem taborowym w innej formie (np. dzierżawa).

chyba że Strony, w porozumieniu z Komisją Europejską, wskażą inne metody ostatecznego rozliczenia Rekompensaty, m.in. pozostawienie taboru objętego niniejszym projektem taborowym w zasobach Operatora w celu realizacji przez niego usług publicznych na rzecz innego organizatora transportu zbiorowego w zakresie przewozów kolejowych, przy zastosowaniu ceny rynkowej z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej, jak również innych instrumentów dłużnych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, a także innych instrumentów dłużnych pozyskanych przez Operatora w celu sfinansowania wkładu własnego do realizacji projektów taborowych z dofinansowaniem UE. Cena rynkowa zostanie ustalona przez niezależnego, zewnętrznego eksperta.”

d) Organizator wskaże preferowaną formę ostatecznego rozliczenia Rekompensaty o czym mowa w ust. 40 a), b) i c), która będzie przedmiotem dalszych uzgodnień pomiędzy Stronami.

2. W § 3 dodaje się ust. 41 o następującej treści:

„41. W przypadku gdy Strony Umowy nie dojdą do porozumienia w zakresie ostatecznego rozliczenia Rekompensaty, Operator działając z należytą starannością, zobowiązuje się do zadysponowania taboru objętego niniejszym projektem taborowym,

zgodnie z wytycznymi wynikającymi z faktu dofinansowania zakupu w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, komponentu E2.1.2 KPO w zakresie pasażerskiego taboru kolejowego służącego wykonywaniu przewozów regionalnych, w celu realizacji usług publicznych na rzecz innego organizatora transportu zbiorowego w zakresie przewozów kolejowych.”

3. W § 3 dodaje się ust. 42 o następującej treści:

„42. Po dokonaniu ostatecznego rozliczenia Rekompensaty i korzyści uzyskanych przez Operatora wynikających z publicznego dofinansowania projektów taborowych, o czym mowa w ust. 40 i 41 Operatorowi nie będzie przysługiwało żadne roszczenie względem Organizatora.”

4. W § 3 dodaje się ust. 43 o następującej treści:

„43. Zakupione pojazdy zastąpią 14 pojazdów przeznaczonych do realizacji Umowy, wskazanych w załączniku nr 5 Wykaz niezbędnego taboru trakcyjnego i wagonowego, który będzie wykorzystywany do obsługi pociągów zamawianych przez Organizatora. Przed przekazaniem zakupionych pojazdów do eksploatacji przeprowadzona zostanie analiza, w wyniku której wyłonione zostaną pojazdy do wymiany”.

§ 2

Wszystkie pozostałe zapisy Umowy pozostają bez zmian.

§ 3

Aneks wchodzi w życie z dniem podpisania.

§ 4

Aneks sporządzono w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, po dwa dla każdej ze Stron.

OPERATOR

ORGANIZATOR