

Zawarcie umowy z PKP PLK S.A.

Raport bieżący nr 54/2019 z dnia 2 grudnia 2019 roku

Podstawa prawna (wybierana w ESPI):

Art. 17 ust. 1 MAR - informacje poufne

Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. informuje o podpisaniu w dniu 2 grudnia 2019 r. Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 („Umowa”) pomiędzy PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie („Przewoźnik”, „Spółka”, „Emitent”), a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („Zarządca”, „PKP PLK”). Umowa obowiązuje w okresie od dnia 15 grudnia 2019 r. do dnia 12 grudnia 2020 r.

Przedmiotem Umowy jest udostępnienie Spółce przez PKP PLK infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020.

Umowa daje możliwość wykorzystania przez PKP CARGO zamówionych tras pociągów w rozkładzie jazdy, przy czym Spółka ma prawo zrezygnować z przydzielonej trasy lub jej części (zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie sieci 2019/2020). Możliwa jest również zmiana parametrów przydzielonej trasy w wyniku zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego, zwiększenia masy brutto pociągu (nie więcej niż o 1000 ton) lub zmniejszenia masy.

Na podstawie Umowy Zarządca świadczy usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które obejmują między innymi umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej zgodnie z przydzielonymi trasami pociągów, udostępnianie urządzeń sieci trakcyjnej, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez Przewoźnika częstotliwości sieci radiolączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie Spółki informacji związanych z przejazdem pociągu.

W ramach Umowy Zarządca świadczy również usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, w tym obejmujące zapewnianie wsparcia w związku z niestandardowymi ładunkami i przygotowywaniem oraz uruchamianiem pociągów.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmują podstawowo:

- 1) opłatę za minimalny dostęp obejmującą:
 - a) opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, związaną z przejazdem pociągu w tym opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie całości lub części trasy oraz za zmniejszenie brutta,
 - b) opłatę manewrową,
 - c) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godziny na torach nie będących obiektami infrastruktury usługowej.
- 2) opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej (stacje rozrządowe, tory postojowe, tory ładunkowe).

Opłaty Zarządca nalicza w oparciu o: „Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ...” (opłaty za minimalny dostęp), „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, cennik „Opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU) zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” a także „Regulamin sieci 2019/2020”.

Przewidywana wartość Umowy w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 608,9 mln zł netto (749,1 mln zł brutto). Zmiana szacowanej wartości Umowy do 15% nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga formy pisemnej.

W wyniku nienależytej realizacji rozkładu jazdy obowiązującą formą wzajemnych odszkodowań między stronami Umowy będą rekompensaty (wg zasad opisanych w Regulaminie sieci).

Do wypłaty rekompensaty za opóźnienie pociągów kwalifikują się wszystkie pociągi które ukończyły bieg na sieci zarządzanej przez Zarządcę lub zostały przekazane na obszar innych zarządców z opóźnieniem na trasie przejazdu pociągu większym niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych:

- 1) Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy rekompensaty za opóźnienie z przyczyn leżących po stronie Zarządcy (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników za nienależytą realizację rozkładu jazdy pociągów w wysokości 5,30 zł za 1 minutę opóźnienia pociągu,
- 2) Zarządca może dochodzić od Przewoźnika rekompensaty w wysokości 5,30 zł za 1 minutę opóźnienia pociągu innego przewoźnika. Opóźnienie liczone jest względem zaplanowanych na trasie przejazdu postojów i do rozliczeń może być przyjęty pociąg, który spowodował opóźnienie innego pociągu mimo, że do stacji docelowej dojechał planowo.

Przedmiotowe rozliczenie dotyczy pociągów, na które złożono wnioski z wyprzedzeniem co najmniej na 5 dób przed planowanym odjazdem.

W Umowie zawarto również postanowienia dotyczące kar umownych z tytułu:

- 1) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 2) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) lub/i przesyłki nadzwyczajnej z pominięciem obowiązujących zasad;
- 3) odwołania trasy pociągu przewoźnika z przyczyn leżących po stronie zarządcy;
- 4) nienależytego utrzymania międzytorzy przez Zarządcę,
- 5) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad,

jednakże ich wartość nie przekroczy 10% wartości netto Umowy lub wyrażonej w złotych równowartości 200.000 euro.

Odpowiedzialność Stron z innych przyczyn, niż zastrzeżone w karach umownych, rozstrzygana będzie w oparciu o przepisy Kodeksu Cywilnego.

Zarząd informuje o zawarciu niniejszej umowy, gdyż jest ona kluczowa dla realizacji podstawowej działalności Emitenta. Jest to umowa cykliczna, zawierana przez Spółkę corocznie. O zawarciu poprzedniej umowy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Spółka informowała raportem bieżącym nr 36/2018 z dnia 27 listopada 2018 roku.

Podstawa prawna szczegółowa:

Art. 17 ust. 1 MAR - informacje poufne