

ANEKS nr 34

do Umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.

Zawarty w dniu 2026 r. pomiędzy Stronami, to jest:

- **Województwem Śląskim** z siedzibą przy ul. Ligonii 46, 40-037 Katowice, reprezentowanym przez Zarząd Województwa Śląskiego w osobach:

1.
2.

zwanym w treści umowy „**Organizatorem**”

a

- **Koleje Śląskie Sp. z o.o.** z siedzibą, przy ul. Raciborskiej 58, 40-074 Katowice, wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach, VIII Wydział Gospodarczy pod numerem KRS 0000357114, NIP 954-269-97-16, REGON 241592956, kapitał zakładowy w wysokości 453 959 000,00 zł, reprezentowaną przez:

1.
2.

zwaną w treści umowy „**Operatorem**”

Na podstawie § 7 ust. 4 umowy Strony wprowadzają następujące zmiany do umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.

§ 1

1. W § 1 umowy dodaje się ust. 8b., który otrzymuje następujące brzmienie:
„W przypadku otrzymania przez Operatora dofinansowania ze środków Unii Europejskiej lub innych programów pomocowych do zakupu taboru kolejowego przeznaczonego do realizacji przewozów na podstawie niniejszej umowy, Strony, z uwzględnieniem § 8 ust. 5, w okresie po zakończeniu realizacji niniejszej Umowy przewozowej 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. Szczegóły ostatecznego rozliczenia, o których mowa powyżej, zostaną ustalone, z uwzględnieniem § 8 ust. 4, w oparciu o metodologię rozliczenia rekompensaty niniejszej umowy oraz wymogi Rozporządzenia (WE) 1370/2007 i regulacji krajowych.

Rozliczenie może obejmować:

- a) sprzedaż lub transfer odpowiednich aktywów wynikających z projektów taborowych do Organizatora lub Przewoźnika kolejowego, który będzie realizował przewozy na rzecz Organizatora po zakończeniu niniejszej umowy, po cenie rynkowej z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej lub
 - b) rozliczenie przychodów równe otrzymanej pomocy publicznej związanej z projektami taborowymi.”
2. W § 3 ust. 2a w zdaniu pierwszym dodaje się pkt 6 i pkt 7 które otrzymują następujące brzmienie:
- „2a. W przypadku: (...)
- 6) nabycia przez Operatora taboru kolejowego dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), przedsięwzięcia pn.: „Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego dla Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. w Katowicach”, zostanie on przeznaczony do realizacji celów świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie niniejszej umowy. Rozliczenie przychodów i kosztów związanych z ww. projektem nastąpi zgodnie ze sprawozdaniem rocznym, o którym mowa w § 3 ust. 14 niniejszej umowy, z uwzględnieniem pozyskanych środków pieniężnych.
- 7) nabycia przez Organizatora taboru kolejowego dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), przedsięwzięcia pn.: „Zakup 5 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych”, zostanie on przeznaczony do realizacji celów świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie niniejszej umowy, a warunki korzystania z niego zostaną określone w odrębnej umowie dzierżawy zawartej na okres obowiązywania niniejszej umowy.
3. W § 3 ust. 2a w zdaniu drugim dodaje się pkt 4, który otrzymuje następujące brzmienie:
- „Rozliczenie comiesięczne pracy eksploatacyjnej wykonanej przez Operatora przy użyciu taboru kolejowego pozyskanego przez Województwo Śląskie w ramach projektu: (...)
- 4) dofinansowanego przez Unię Europejską ze środków w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), przedsięwzięcia pn.: „Zakup 5 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych”,
- będzie wyszczególnione w składanym co miesiąc Sprawozdaniu z wykonania regionalnych kolejowych przewozów osób - Załącznik nr 3B do „Porozumienia wykonawczego nr... na rok ...” w okresie do końca trwania projektu”.

§ 2

W umowie dodaje się § 8 „Klauzula taborowa – ostateczne rozliczenie rekompensaty i korzyści z dofinansowania taborowego”, który otrzymuje brzmienie:

1. Definicje:

- 1) Dofinansowanie – środki Unii Europejskiej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), przeznaczone na realizację przedsięwzięcia pn.: „Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego dla Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. w Katowicach”, przyznane w ramach projektu taborowego realizowanego w powiązaniu z niniejszą umową o świadczenie usług publicznych. Dofinansowanie stanowi element rekompensaty w rozumieniu art. 2 lit. g Rozporządzenia (WE) 1370/2007.
- 2) Korzyść z dofinansowania – każda korzyść finansowa pochodząca bezpośrednio lub pośrednio ze środków publicznych, w szczególności efekt obniżenia kosztów amortyzacji i kosztu kapitału dzięki dofinansowaniu taboru.
- 3) Okres ekonomicznej używalności taboru – okres 30 lat odpowiadający cyklowi życia pojazdów kolejowych (dalej „OEUT”).

- 4) Nadrekompensata – świadczenie przekraczające różnicę między kosztami realizacji zobowiązania do świadczenia usług w transporcie publicznym a przychodami z tego tytułu, powiększoną o rozsądny zysk, w szczególności wynikające z nierozliczonej korzyści z dofinansowania po zakończeniu umowy nr 2892/KT/2015.
 2. Zasady rozliczania dofinansowania w trakcie obowiązywania umowy:
 - 1) Strony potwierdzają, że dofinansowanie taboru jest uwzględniane w kalkulacji rekompensaty poprzez pomniejszenie podstawy amortyzacji oraz odpowiadających jej kosztów w całym OEUT, zgodnie z metodyką stosowaną do rozliczania rekompensaty na podstawie Rozporządzenia (WE) 1370/2007 i regulacji krajowych.
 - 2) Przewoźnik prowadzi wyodrębnioną ewidencję księgową dla działalności objętej umową, zapewniając przejrzystość rozliczeń aktywów sfinansowanych ze środków publicznych oraz umożliwiając identyfikację i monitorowanie korzyści z dofinansowania.
 3. Ostateczne rozliczenie po zakończeniu umowy:
 - 1) Na dzień zakończenia niniejszej umowy Strony dokonają Ostatecznego Rozliczenia Korzyści (dalej „ORK”) obejmującego:
 - a) wyliczenie nierozliczonej części korzyści z dofinansowania (dalej „NKK”) odpowiadającej tej części OEUT, która przypada po 31 grudnia 2030 r., zgodnie z przyjętą metodyką amortyzacyjną; oraz
 - b) ustalenie i wdrożenie jednego z mechanizmów z ust. 4 w celu uniknięcia nadrekompensaty
 - 2) Metodyka NKK.
- $$NKK = A \times (1 - R)$$
 gdzie:
 A – suma dofinansowania przypisana do taboru (w cenach nominalnych projektu),
 R – proporcja rozliczenia korzyści w okresie umowy, liczona jako iloraz zrealizowanych do 31 grudnia 2030 r. skumulowanych odpisów amortyzacyjnych przy pomniejszonej podstawie do planowanych odpisów w całym OEUT (z zachowaniem zasad metodyki umownej).
- 3) ORK nastąpi w terminie do 6 miesięcy od zakończenia niniejszej umowy, na podstawie audytowalnych danych finansowych Przewoźnika i dokumentacji projektowej
 4. Mechanizmy zapobiegające nadrekompensacie:

Po wygaśnięciu niniejszej umowy Strony – kierując się zasadą proporcjonalności – zastosują jeden z poniższych mechanizmów (lub ich kombinację), zapewniający ekwiwalentny efekt braku nadrekompensaty wobec NKK:

 - 1) Przeniesienie taboru do nowej umowy o świadczenie usług publicznych (u tego samego lub innego Organizatora, także w innym województwie), z kontynuacją rozliczania korzyści według dotychczasowej metodyki do końca OEUT.
 - 2) Sprzedaż taboru operatorowi wyłoniёнemu do realizacji usług publicznych, z obowiązkowym przeniesieniem nierozliczonej korzyści poprzez odpowiednie obniżenie ceny sprzedaży o NKK lub ekwiwalentny mechanizm korygujący.
 - 3) Przeniesienie własności taboru na Organizatora – za wynagrodzeniem odzwierciedlającym dotychczas nierozliczone środki własne Operatora oraz przeniesienie NKK na Organizatora, który następnie udostępnia tabor nowemu operatorowi w ramach nowej umowy o świadczenie usług publicznych (np. najem/dzierżawa) z kontynuacją rozliczeń.
 - 4) Dzierżawa taboru przez Operatora na rzecz nowego Operatora wyłonionego w trybie konkurencyjnym, pod warunkiem łącznego spełnienia następujących warunków:

- a) czynsz dzierżawny umożliwia wyłącznie odzyskanie nierozliczonych środków własnych Operatora (bez pozostawienia mu jakiegokolwiek elementu korzyści z dofinansowania),
 - b) tabor jest faktycznie dostępny, na niedyskryminujących zasadach, dla wszystkich zainteresowanych operatorów,
 - c) posiadanie taboru nie daje Operatorowi przewagi w postępowaniu przetargowym (postępowanie zawiera stosowne zabezpieczenia),
 - d) mechanizm dzierżawy jest konstruowany w sposób zapewniający zgodność z zasadami pomocy publicznej, a Strony zobowiązują się do jego modyfikacji, gdyby wynikało to z wiążących wytycznych organów kontrolnych lub Komisji Europejskiej.
- 5) Zwrot NKK – jako środek ostateczny, stosowany wyłącznie, jeśli wdrożenie rozwiązań z pkt 1 – 4 nie będzie możliwe.
5. Tryb wyboru mechanizmu i warunki wdrożenia:
- 1) Do dnia 31 maja 2030 r. Strony przeprowadzą wspólną analizę wykonalności mechanizmów z ust. 4 oraz uzgodnią Plan Ostatecznego Rozliczenia (dalej „POR”) określający wybrany wariant, harmonogram, parametry finansowe i odpowiedzialności.
 - 2) POR może przewidywać warunkowe scenariusze (np. rozstrzygnięcia przetargów, dostępność finansowania, decyzje organizatorskie). W przypadku zmian otoczenia prawnego Strony dokonają aktualizacji POR z zachowaniem zgodności z Rozporządzeniem (WE) 1370/2007 i prawem krajowym.
 - 3) Jeżeli wykonanie POR wymaga zatwierdzeń/uzgodnień (np. instytucji zarządzającej, CUPT, KE), Strony niezwłocznie podejmą wspólne działania w celu ich uzyskania.
6. Metodyka finansowa i weryfikacja:
- 1) Wycena NKK i korekt cenowych/najemnych w ust. 4 opiera się na:
 - a) amortyzacji obliczanej od podstawy pomniejszonej o dofinansowanie,
 - b) udokumentowanych nakładach własnych Operatora nierozliczonych w ramach rekompensaty,
 - c) założeniach metodyki rekompensaty wynikających z umowy i z Rozporządzenia WE1370/2007 (w tym rozsądny zysk),
 - d) audycie danych finansowych.
 - 2) Strony dopuszczają udział niezależnego biegłego/audytora dla potwierdzenia poprawności kalkulacji ORK.
7. Zasady przejściowe i kompatybilność z przetargami:
- 1) Organizator zapewni, by SWZ/OPZ i kryteria przetargowe dla umów realizowanych od dnia 1 stycznia 2031 r. nie premiowały posiadania taboru przez dotychczasowego Operatora i nie ograniczały realnego dostępu do taboru dla wszystkich oferentów.
 - 2) W przypadku wariantu dzierżawy/najmu, warunki udostępnienia taboru zostaną włączone do dokumentacji przetargowej jako neutralny element dostępny dla każdego oferenta.
8. Postanowienia końcowe klauzuli.
- 1) Klauzula ma na celu zapewnienie zgodności z Rozporządzeniem (WE) 1370/2007 i regulacjami krajowymi w zakresie rekompensaty oraz uniknięcie udzielenia niedozwolonej pomocy publicznej poprzez nadrekompensatę.
 - 2) W sprawach nieuregulowanych stosuje się postanowienia niniejszej umowy, wytyczne instytucji zarządzającej/CUPT oraz powszechnie obowiązujące przepisy prawa.

§ 3

Aneks obowiązuje od dnia 1 maja 2026 roku.

§ 4

Pozostałe postanowienia umowy pozostają bez zmian.

§5

Aneks sporządzono w dwóch jednakowo brzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze stron.

ORGANIZATOR

OPERATOR

.....

.....

.....

.....