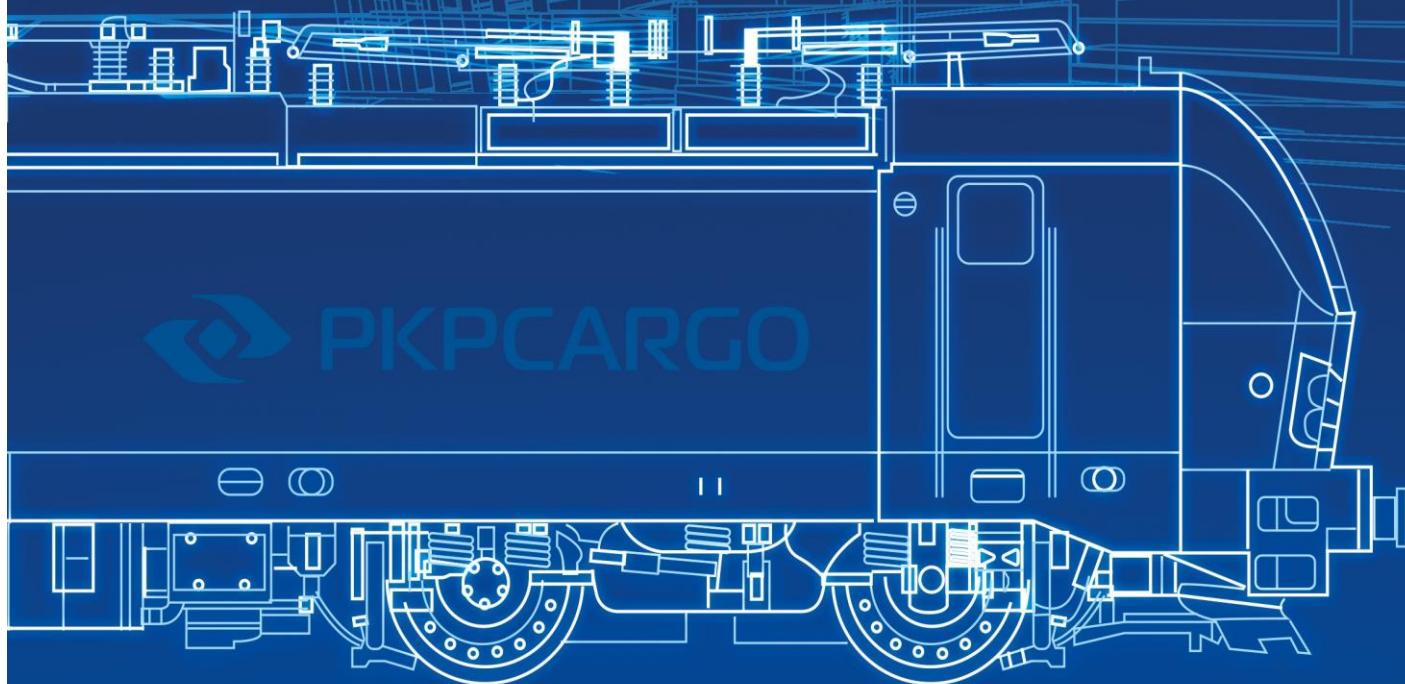


REGULAMIN

DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ PKP CARGO S.A.



Wszelkie prawa zastrzeżone.

Publikacja, dystrybucja, kopiowanie, modyfikacja, wprowadzanie zmian w Regulaminie, w celach komercyjnych lub prywatnych, w całości lub części bez uprzedniej zgody PKP CARGO S.A. wyrażonej na piśmie, pod rygorem nieważności, są zabronione.



pkpcargo.com

WYKAZ ZMIAN

Lp.	Podstawa wprowadzenia zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany	Obowiązuje od dnia
1.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział I § 1 ust. 1 pkt 6	04 września 2018 r.
2.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział I § 4 pkt 23, 26, 27, 28, 29 i 30	04 września 2018 r.
3.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział III § 6 ust. 4 i 5	04 września 2018 r.
4.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział IV § 7 ust. 1, 2, 3, 5 i 6	04 września 2018 r.
5.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział IV § 8 ust. 2	04 września 2018 r.
6.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Rozdział IV § 9 ust. 2 pkt 1 i 2	04 września 2018 r.
7.	Zmiana nr 1 - Decyzja Nr 34 CO z dnia 14 sierpnia 2018 r.	Załącznik nr 2 i 5a	04 września 2018 r.
8.	Zmiana nr 1 – Decyzja Nr 19 CF z dnia 16 sierpnia 2018 r.	Załącznik nr 8	04 września 2018 r.
9.	Zmiana nr 2 - Decyzja Nr 29 CF z dnia 14 grudnia 2018 r.	Załącznik nr 8	03 stycznia 2019 r.
10.	Zmiana nr 3 – Decyzja nr 11 CF z dnia 9 kwietnia 2019 r.	Załącznik nr 8	25 kwietnia 2019 r.
11.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział I § 3 ust. 3	01 czerwca 2019 r.
12.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział I § 4 ust. 13, 14 i 23	01 czerwca 2019 r.
13.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział III § 6 ust. 1	01 czerwca 2019 r.
14.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział IV § 7 ust. 4	01 czerwca 2019 r.
15.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział IV § 8 ust. 4	01 czerwca 2019 r.
16.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział IV § 14	01 czerwca 2019 r.
17.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 15 ust. 3 pkt 1 i 5	01 czerwca 2019 r.
18.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 15 ust. 4	01 czerwca 2019 r.
19.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 16 ust. 2, 3, 7, 8, 10, 11, 12, 13 i 14	01 czerwca 2019 r.
20.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 17 ust. 6	01 czerwca 2019 r.
21.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 18 ust. 1 pkt 1)	01 czerwca 2019 r.
22.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Rozdział V § 18 ust. 3 i 5	01 czerwca 2019 r.
23.	Zmiana nr 4 – Decyzja Nr 11 CO z dnia 09 maja 2019 r.	Załącznik nr 3, 5, 5a i 7	01 czerwca 2019 r.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I	4
Postanowienia ogólne	4
Podstawa prawna opracowania	5
Definicje i używane skróty	5
ROZDZIAŁ II	7
Informacje o Operatorze	7
ROZDZIAŁ III	8
Ogólna charakterystyka obiektów	8
ROZDZIAŁ IV	9
Warunki korzystania z Obiektu Infrastruktury Usługowej	9
ROZDZIAŁ V	12
Procedura ubiegania się o dostęp do usług świadczonych przez Operatora	12
ROZDZIAŁ VI	16
Opłaty za usługi	16

ROZDZIAŁ I

§ 1

Postanowienia ogólne.

1. Regulamin dostępu do Obiektów Infrastruktury Usługowej składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:
 - 1) wykaz Obiektów Infrastruktury Usługowej na bocznicach PKP CARGO S.A. – zał. nr 1;
 - 2) wykaz osób uprawnionych do obsługi wniosków – zał. nr 2;
 - 3) wzór wniosku o udostępnienie Obiektów Infrastruktury Usługowej - zał. nr 3;
 - 4) wykaz taboru utrzymywanego w zapleczu PKP CARGO S.A. - zał. nr 4;
 - 5) wzór umowy na świadczenie usług w Obiekcie Infrastruktury Usługowej - zał. nr 5;
 - 6) wzór umowy na dostęp przez Przewoźnika do Obiektu Infrastruktury Usługowej, w ramach świadczenia usług na własne potrzeby - zał. nr 5a;
 - 7) zakres usług i godziny otwarcia Obiektów Infrastruktury Usługowej - zał. nr 6;
 - 8) szczegółowe warunki techniczne dostępu do Obiektów Infrastruktury Usługowej - zał. nr 7;
 - 9) cennik usług - zał. nr 8.
2. Regulamin określa:
 - 1) Obiekty Infrastruktury Usługowej, których dotyczy i ich rodzaje;
 - 2) warunki korzystania z Obiektów Infrastruktury Usługowej;
 - 3) procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania wniosków oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o udostępnienie obiektu;
 - 4) szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;
 - 5) warunki korzystania z infrastruktury usługowej;
 - 6) wysokość opłat za dostęp do obiektów.

§ 2

1. Regulamin został zatwierdzony Uchwałą Nr 407/2017 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 21 listopada 2017 r. z późn. zm.
2. Zmiany do niniejszego Regulaminu mogą być wprowadzane w każdym czasie i będą wchodziły w życie nie wcześniej niż w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia planowanych zmian do Regulaminu na stronie internetowej <https://www.pkpcargo.com/pl/co-robimy/oiu>.
3. Egzemplarze Regulaminu można nabyć w wersji papierowej (za opłatą zgodną z cennikiem), w siedzibach zakładów Spółki działających w imieniu Operatora, lub można pobrać nieodpłatnie pliki w formacie pdf ze strony internetowej <https://www.pkpcargo.com/pl/co-robimy/oiu>.

§ 3

Podstawa prawna opracowania.

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jedn.: Dz.U. z 2017 r.; poz. 2117 z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą”.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755), zwane dalej Rozporządzeniem.
3. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.

§ 4

Definicje i używane skróty.

1. **Regulamin** – niniejszy Regulamin dostępu do Obiektów Infrastruktury Usługowej PKP CARGO S.A.
2. **Bocznicą kolejową** - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
3. **Certyfikat bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa.
4. **Dopuszczenie do eksploatacji** - czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem.
5. **Dopuszczenie do eksploatacji typu** - czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli, albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.
6. **Droga kolejowa** - tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2 - 12 załącznika nr 1 do Ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
7. **Dysponent** - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.
8. **Infrastruktura kolejowa** - elementy określone w załączniku nr 1 do Ustawy.
9. **Infrastruktura nieczynna** - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił do ruchu kolejowego.
10. **Infrastruktura prywatna** - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.
11. **Linia kolejowa** - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

12. **Manewr** - zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
13. **Obiekt Infrastruktury Usługowej** (zwany dalej także: OIU) – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.
14. **Operator** – PKP CARGO S.A. jako podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu OIU lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych, co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.
15. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** - podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta.
16. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
17. **Pojazd trakcyjny** - lokomotywa lub zespół trakcyjny.
18. **Pojazd pomocniczy** - pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.
19. **Posterunek pomocniczy** - posterunek w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.).
20. **Przewoźnik** - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
21. **Punkt utrzymania taboru** - bocznicą kolejową będącą punktem zaplecza technicznego w rozumieniu ust. 2 pkt. 5 załącznika nr 2 do Ustawy.
22. **Regulamin pracy boczniczy kolejowej** - jest to ustalony w formie opracowanego i zatwierdzonego przez użytkownika boczniczy kolejowej dokument, zbiór zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określający wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujący sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych dla danej boczniczy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.
23. **Świadczenie usług na własne potrzeby** - oznacza sytuację, w której Przewoźnik świadczy sobie samemu usługę związaną z koleją na terenie OIU Operatora, pod warunkiem, że dostęp do obiektu i korzystanie z niego przez Przewoźnika do celów świadczenia usług na własne potrzeby jest prawnie i technicznie możliwe, nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji, a Operator oferuje taką możliwość na danym OIU.

24. **Świadectwo bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
25. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.
26. **Usługa dodatkowa** – usługa obejmująca wykonywanie przez Operatora napraw awaryjnych i powypadkowych wyłącznie dla typów taboru kolejowego eksploatowanego przez Operatora.
27. **Usługa niestandardowa** – usługa świadczona przez Operatora dla typów taboru kolejowego nie eksploatowanego przez Operatora.
28. **Usługa podstawowa** – usługa polegająca na zapewnieniu dostępu do OIU.
29. **Usługa pomocnicza** – usługa obejmująca rewizję techniczną taboru, dostęp do sieci telekomunikacyjnych lub dostarczanie informacji uzupełniających.
30. **Usługa standardowa** – usługa świadczona przez Operatora w zakresie przeglądów P1 – P3, napraw technicznych i napraw bieżących, wyłącznie dla typów taboru kolejowego eksploatowanego przez Operatora.
31. **Zdolność przepustowa** - granica możliwości naprawczych zaplecza technicznego wynikająca z wyposażenia technicznego i potencjału wykonawczego do wykonania usług w określonym terminie, uwzględniająca tzw. „wąskie gardło”.

ROZDZIAŁ II

Informacje o Operatorze.

§ 5

1. Operatorem w rozumieniu niniejszego regulaminu jest:
PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie,
ul. Grójecka 17,
02-021 Warszawa,
Numer KRS: 0000027702,
Numer NIP: 954-23-81-960,
Numer REGON: 277586360,
Kapitał zakładowy: 2 239 345 850,00 PLN w całości wpłacony.
2. W imieniu Operatora działają zakłady Spółki zgodnie z poniższym wykazem:
 - 1) **PKP CARGO Centralny Zakład Spółki** z siedzibą w Warszawie,
ul. Przyce 17, 01-252 Warszawa;
 - 2) **PKP CARGO Dolnośląski Zakład Spółki** z siedzibą we Wrocławiu,
ul. Pułaskiego 56, 50-433 Wrocław;
 - 3) **PKP CARGO Południowy Zakład Spółki** z siedzibą w Katowicach,
ul. Św. Huberta 11, 40-542 Katowice;
 - 4) **PKP CARGO Północny Zakład Spółki** z siedzibą w Gdyni,
ul. Celna 3, 81-337 Gdynia;

- 5) **PKP CARGO Śląski Zakład Spółki** z siedzibą w Tarnowskich Górach, ul. Piłsudskiego 21, 42-600 Tarnowskie Góry;
 - 6) **PKP CARGO Wschodni Zakład Spółki** z siedzibą w Lublinie, ul. Macieja Rataja 15, 20-270 Lublin;
 - 7) **PKP CARGO Zachodni Zakład Spółki** z siedzibą w Poznaniu, ul. Kolejowa 23, 60-717 Poznań.
3. Wykaz danych kontaktowych osób, do których można kierować zapytania i wnioski, stanowi załącznik nr 2 do Regulaminu.

ROZDZIAŁ III

Ogólna charakterystyka obiektów.

§ 6

1. PKP CARGO S.A. zarządza, za pośrednictwem swoich jednostek organizacyjnych (zakładów), OIU wg załączonego wykazu, stanowiącego załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu, na które składają się:
 - 1) punkty zaplecza technicznego, przeznaczone do wykonywania czynności utrzymaniowo – naprawczych w postaci: usług podstawowych, standardowych, niestandardowych, dodatkowych i pomocniczych taboru kolejowego;
 - 2) myjnia (1 lokalizacja, Kutno) – funkcjonuje jako bocznic kolejowa przeznaczona do mycia taboru.
2. Bocznic kolejowe stanowiące punkty zaplecza technicznego posiadają układy torowe o szerokości 1435 mm (N) oraz w niektórych lokalizacjach układy torowe o szerokości 1520 mm (S).
3. Operator posiada własne pojazdy kolejowe służące do wykonywania manewrów po infrastrukturze torowej OIU, w związku z czym przemieszczanie taboru kolejowego licencjonowanego Przewoźnika od punktu styku z Zarządcą infrastruktury kolejowej do stanowisk utrzymaniowo - naprawczych w OIU realizowane jest przede wszystkim pojazdami kolejowymi Operatora.
4. W zależności od warunków lokalnych, dopuszcza się jazdy lokomotyw Przewoźnika na terenie OIU, z pilotowaniem przez upoważnionego pracownika Operatora.
5. Zasady poruszania się pojazdów kolejowych po infrastrukturze torowej OIU Operatora, regulują obowiązujące Regulaminy Pracy Bocznic Kolejowych.
6. Operator w zarządzanych OIU świadczy usługi podstawowe, standardowe, dodatkowe i pomocnicze dla typów taboru wyszczególnionych w załączniku nr 4 do Regulaminu oraz usługi niestandardowe dla typów taboru eksploatowanego przez Przewoźnika. Szczegółową charakterystykę obiektów: dane techniczne, możliwy zakres usług oraz czas pracy poszczególnych OIU, zawierają załączniki nr 1, nr 6 i nr 7 Regulaminu dostępu do OIU.

ROZDZIAŁ IV

Warunki korzystania z Obiektu Infrastruktury Usługowej.

§ 7

1. Regulamin dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej ma zastosowanie wyłącznie do podmiotów będących Przewoźnikami.
2. Dla podmiotów nie będących Przewoźnikami, mają zastosowanie odrębne zasady korzystania z OIU i indywidualne kalkulacje cen świadczonych tam usług.
3. W OIU Operatora stosuje się opcję świadczenia usług na własne potrzeby przez Przewoźnika, która w okresach przekroczonej zdolności przepustowej obiektu może być wstrzymana przez Operatora.
4. Operator informuje Przewoźnika, na jego wniosek, o planowanych ograniczeniach zdolności przepustowej OIU z tygodniowym wyprzedzeniem przed wprowadzeniem ograniczenia. Powiadomienie nastąpi za pomocą poczty elektronicznej lub faksu.
5. Czynności utrzymaniowo – naprawcze przy taborze Przewoźnika w OIU mogą również być wykonywane przez Operatora, zgodnie z przepisami utrzymaniowo - naprawczymi Przewoźnika, stanowiącymi załącznik do umowy na dostęp do infrastruktury usługowej.
6. W przypadku zaistnienia potrzeby wykonania w OIU usług niestandardowych lub wykraczających poza normalne godziny funkcjonowania obiektu, Operator ma prawo zastosowania odrębnej kalkulacji kosztów usługi.

§ 8

1. W OIU Operator świadczy usługi za pomocą własnego sprzętu i zatrudnionych tam pracowników lub podwykonawców.
2. Przewoźnik może dokonywać napraw swojego taboru kolejowego na zasadach świadczenia usług na własne potrzeby, włącznie z typami taboru nie obsługiwanego przez Operatora, z zachowaniem prawa do koordynacji czynności naprawczych przez przedstawiciela Operatora i z zastrzeżeniem, że obsługa wszystkich urządzeń specjalistycznych realizowana będzie wyłącznie przez pracowników Operatora.
3. Operator zasadniczo wykorzystuje do wykonania czynności utrzymaniowo - naprawczych materiały, części zamienne i podzespoły dostarczone przez Przewoźnika. Wyjątek stanowią normalia, materiały smarne, detergenty, czyszczywo itp., których użycie jest niezbędne do wykonania czynności utrzymaniowo – naprawczych.
4. Operator oraz Przewoźnik nie ujawniają informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, uzyskanych w związku z udostępnieniem OIU.

§ 9

1. W celu realizacji świadczenia usług w poszczególnych OIU wymagane jest zawarcie stosownej umowy w formie pisemnej pomiędzy Przewoźnikiem i Operatorem. Wzór umowy stanowi załącznik nr 5 do Regulaminu dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej, a w przypadku korzystania z OIU przez Przewoźnika w ramach świadczenia usług na własne potrzeby - zał. nr 5a do Regulaminu dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej. W szczególnych przypadkach Operator dopuszcza możliwość świadczenia usług na Zamówienie, na warunkach uzgodnionych przez Strony.
2. W procesie udostępniania Przewoźnikom OIU mogą wystąpić następujące ograniczenia:
 - 1) przekroczona zdolność przepustowa OIU;
 - 2) planowe i nieplanowe wyłączenie urządzeń trakcyjnych lub dźwignic w OIU Operatora;
 - 3) planowe zamknięcia torowe występujące na infrastrukturze kolejowej zarządcy infrastruktury, z torami którego OIU jest połączony;
 - 4) nieplanowane zamknięcia torowe na bocznicy kolejowej, na terenie której zlokalizowany jest dany OIU, wynikające z czasowego wyłączenia części infrastruktury bocznicy kolejowej z eksploatacji na czas wykonania jej remontu lub naprawy;
 - 5) wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, skutkujących zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy;
 - 6) wystąpienie zdarzeń losowych takich jak: strajk, blokada przejazdu, demonstracja, gwałtowna zmiana warunków atmosferycznych itp.;
 - 7) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie pojazdu kolejowego Przewoźnika spowodowane niespełnieniem przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w obowiązujących przepisach prowadzenia ruchu pociągu.

§10

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia infrastruktury i urządzeń oraz mienia Operatora lub osób trzecich, powstałe podczas korzystania z usług lub z nich wynikające, chyba że powstały one z winy Operatora, i zobowiązuje się zwolnić Operatora z odpowiedzialności poprzez wypłatę odszkodowania z tytułu wszelkich roszczeń, żądań, strat, kosztów i wydatków wynikłych z takich uszkodzeń.
2. Łączna odpowiedzialność Operatora wobec Przewoźnika z tytułu szkód i innych roszczeń związanych z zawartymi umowami lub z nich wynikających (w tym w drodze regresu) nie może przekroczyć kwoty wynagrodzenia za wykonaną usługę. Niniejsze wyłączenie nie dotyczy szkód spowodowanych z winy umyślnej Operatora.

§ 11

1. Od pracowników Przewoźnika, których przebywanie na terenie obiektów Operatora jest konieczne w związku z realizacją umowy o udostępnienie obiektu, wymagane jest przeszkolenie i dowodne zapoznanie tych pracowników w zakresie wykonywanych czynności z następującymi przepisami wewnętrznymi Spółki:
 - 1) Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej;
 - 2) Instrukcja Bezpieczeństwa Pożarowego;
 - 3) Procedura postępowania w zakresie BHP dla firm zewnętrznych;
 - 4) Zasady poruszania się osób i pojazdów oraz ochrony mienia i obiektów na terenie Operatora oraz otaczającym Spółkę obszarze kolejowym.
2. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe, spełniać muszą wszystkie warunki określone w Ustawie (art. 22b ust.1 i w art. 22d) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na podstawie Ustawy, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości linii kolejowych.
3. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności wynikające z Umowy, muszą być wyposażeni w imienne zezwolenia upoważniające do przebywania na całym lub ograniczonym obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury kolejowej.
4. Przeszkolenie pracowników Przewoźnika, o których mowa w ust. 1, jest możliwe po uiszczeniu opłaty wskazanej w cenniku.

§ 12

1. Pojazdy kolejowe powinny spełniać wszystkie warunki techniczne eksploatacji, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 Ustawy, w szczególności:
 - 1) w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.);
 - 2) w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720);
 - 3) w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r., nr 37, poz. 330).
2. Pojazdy kolejowe Przewoźnika muszą być oznakowane zgodnie z wymogami Rozporządzenia 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 2013 r., poz. 211, z późn. zm.).
3. Tabor elektryczny musi posiadać odbieraki prądu (pantografy), o profilu ślizgacza (nakładki ślizgowej) B.2 lub B.7 zgodnym z normą PN-EN 50367:2012, których długość robocza ślizgaczy wynosi 1030 mm dla profilu B.2 i 1100 dla profilu B.7.
4. Elementy jezdne pojazdów kolejowych winny zapewniać:
 - 1) nie zakłócającą pracę urządzeń srk oraz urządzeń radiołączności;

- 2) zestawy kołowe pojazdów kolejowych powinny zapewniać elektryczne zwieranie toków szynowych - rezystancja zestawów kołowych nie może być większa niż 50 mΩ.
5. PKP CARGO S.A. w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych wyposażonych w urządzenia sieci trakcyjnej, umożliwia pobór energii elektrycznej z sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV.
6. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3kV DC jest PKP Energetyka S.A.

§ 13

1. Wszystkie typy urządzeń radiotelefonicznych muszą spełniać następujące wymagania:
 - 1) posiadać dokument lub znak potwierdzający spełnienie wymagań Ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (tekst jedn.: Dz.U. z 2017 r., poz.1907, z późn. zm.);
 - 2) legitymować się aktualnym Świadectwem dopuszczenia do eksploatacji;
 - 3) legitymować się aktualnym pozwoleniem Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
 - 4) nie mogą powodować zakłóceń w pracy sieci radiołączności eksploatowanej na terenie działania Operatora.
2. Przewoźnik ma obowiązek stosować się do wszystkich przepisów i regulaminów obowiązujących w tym zakresie na terenie bocznic PKP CARGO S.A.
3. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w czynne i sprawne urządzenia radiotelefoniczne.

§ 14

Przewoźnik korzystający z OIU Operatora nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogą powodować przekroczenie obowiązujących norm – Art. 174 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r., poz. 799 z późn. zm.).

ROZDZIAŁ V

Procedura ubiegania się o dostęp do usług świadczonych przez Operatora.

§ 15

1. Przewoźnik składa Wniosek w formie pisemnej według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do Regulaminu (dalej: Wniosek); dopuszcza się elektroniczną formę składania Wniosku.
2. Do Wniosku składanego Operatorowi, Przewoźnik załącza:
 - 1) poświadczony za zgodność z oryginałem przez notariusza, radcę prawnego lub adwokata kopię ważnej licencji i ważnego certyfikatu bezpieczeństwa;

- 2) aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego;
- 3) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 Ustawy;
- 4) oświadczenie, że wobec niego nie toczą się postępowania upadłościowe lub likwidacyjne;
- 5) oświadczenie, że nie zalega w podatkach lub stwierdzające stan zaległości w tym zakresie;
- 6) oświadczenie, że zapoznał się z Regulaminem i akceptuje jego warunki.

W przypadku składania wniosku drogą elektroniczną Przewoźnik dołącza skan ww. dokumentów. Oryginały zobowiązany jest przedstawić na żądanie Operatora. Ww. oryginały dokumentów będą stanowić załączniki do Umowy.

3. Przy rozpatrywaniu Wniosków złożonych przez Przewoźników, Operator kieruje się zasadą obsługi wszystkich Przewoźników na równych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz optymalizacją wykorzystania posiadanych zasobów, uwzględniając:
 - 1) postanowienia obowiązujących przepisów prawa;
 - 2) termin rozpatrywania wniosków Przewoźników według kolejności złożenia;
 - 3) optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej oraz parametrów techniczno - eksploatacyjnych OIU;
 - 4) zasadę pierwszeństwa w obsłudze klientów, z którymi Operator już zawarł umowę na usługi;
 - 5) zasadę odmowy rozpatrzenia wniosku w przypadku wcześniejszego niewykorzystania całości lub części przyznanej zdolności przepustowej.
4. Operator dopuszcza w szczególnych przypadkach świadczenie usług dla Przewoźnika „ad hoc”, tzn. przeprowadzenie napraw bieżących lub awaryjnych przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej danego OIU. Usługi te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji potrzeb własnych Operatora OIU. Pierwszeństwo w udostępnianiu OIU zachowują Przewoźnicy, którzy zawarli Umowy przed wejściem Regulaminu w życie. Operator odpowiada na wnioski składane „ad hoc” w ciągu pięciu dni roboczych.

§ 16

1. Wniosek powinien być złożony nie później niż 21 dni roboczych przed planowanym skorzystaniem z usługi z zastrzeżeniem ust. 4.
2. Potwierdzenie wpływu Wniosku powinno być dokonane przez Operatora w ciągu 48 godzin od jego złożenia. Termin ten nie obejmuje sobót, niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy.

Złożony przez Przewoźnika Wniosek jest rozpatrywany przez Operatora w terminie nie dłuższym niż 14 dni roboczych od dnia potwierdzenia jego przyjęcia. Operator może stosować dłuższy termin rozpatrywania Wniosków pod warunkiem uzyskania zgody Przewoźnika.
3. Przewoźnik nie może przenieść prawa uzyskania dostępu do obiektu na inne podmioty.

4. W przypadku braku potwierdzenia przez Operatora przyjęcia Wniosku w terminie określonym w ust. 2, Przewoźnik wnosi o potwierdzenie jego złożenia w drodze elektronicznej.
5. Za rozpatrzenie Wniosku Operator pobiera opłatę zgodnie z cennikiem.
6. Operator może zwrócić się do Przewoźnika o uzupełnienie Wniosku, a Przewoźnik ma 3 dni robocze na jego uzupełnienie. Jeśli dane we wniosku są niekompletne, a Przewoźnik ich nie uzupełni w terminie wskazanym w zdaniu poprzednim, Operator pozostawia Wniosek bez rozpatrzenia przesyłając informację o tym fakcie do Przewoźnika.
7. W przypadku, gdy do Operatora wpłyną Wnioski o dostęp do usług w danym obiekcie od wielu Przewoźników, które pokrywają się co do terminu i zakresu ich wykonywania, Operator niezwłocznie podejmuje wszelkie możliwe działania, w celu ich uwzględnienia, przy czym nie jest zobowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do osiągnięcia tego celu.
8. Operator przeprowadzi konsultacje z Przewoźnikami, mające na celu uzgodnienie terminu świadczenia usług dla Przewoźników, których wnioski o dostęp są tożsame, rozważając różne warianty:
 - 1) zaproponowanie alternatywnego terminu;
 - 2) zmianę godzin otwarcia obiektu lub wprowadzenia systemu zmianowego, tam gdzie jest to możliwe;
 - 3) umożliwienie dostępu do obiektu w celu świadczenia usług na własne potrzeby.
9. Wniosek na korzystanie z usług poza regulaminowymi godzinami otwarcia obiektu może być odrzucony.
10. W przypadku, gdy niemożliwe będzie uzyskanie kompromisu satysfakcjonującego zainteresowane Strony, Operator zastrzega sobie możliwość świadczenia usług na zasadzie pierwszeństwa wpływu Wniosków.
11. Przewoźnik i Operator mogą wspólnie wystąpić do UTK z prośbą o udział w procedurze koordynacyjnej w charakterze obserwatora.
12. Jeżeli wniosek nie może zostać uwzględniony, Operator oraz Przewoźnik oceniają wspólnie czy istnieją realne alternatywy umożliwiające świadczenie przedmiotowej usługi, w oparciu o opisy innych obiektów, na podstawie informacji opublikowanych w portalu internetowym oraz wszelkich informacji dostarczonych przez Przewoźnika.
13. Przewoźnik powiadamia w ciągu 48 godzin, czy skorzysta z proponowanej alternatywy.
14. Przewoźnik może się zwrócić do Operatora o niewskazywanie realnych alternatyw i nieprzeprowadzenie wspólnej oceny.

§ 17

1. W związku ze złożonym Wnioskiem, Operator przesyła Przewoźnikowi Ofertę. Okres obowiązywania Oferty wynosi 5 dni roboczych. Przewoźnik zobowiązany jest w przeciągu 5 dni od otrzymania oferty do poinformowania Operatora o przyjęciu warunków podanych w ofercie lub rezygnacji z chęci współpracy.
2. W przypadku zaistnienia niejasności lub rozbieżności, istnieje możliwość przeprowadzenia negocjacji. W przypadkach szczególnie skomplikowanych, Operator może zwołać spotkanie stron, w celu wypracowania rozwiązania kompromisowego.
3. Po ostatecznej akceptacji warunków przyszłej współpracy przez obie strony, Operator przesyła Przewoźnikowi projekt Umowy, zgodny z wzorem z załącznika nr 5 lub 5a do Regulaminu.
4. Przewoźnik podpisuje w ciągu 5 dni roboczych Umowę i odsyła ją wraz z załącznikami Operatorowi do podpisu.
5. Operator nie odpowiada za zmiany harmonogramu lub opóźnienia wynikające z wystąpienia siły wyższej lub z winy Przewoźnika.
6. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować Operatora o braku zamiaru skorzystania z przydzielonego dostępu z co najmniej 72 godzinnym wyprzedzeniem.

§ 18

1. Operator może odmówić Przewoźnikowi pozytywnego rozpatrzenia Wniosku jeżeli wykaże, że:
 - 1) przewoźnik może wykonać usługę na porównywalnych ekonomicznie warunkach korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy poinformuje on Operatora, że Operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, z zastrzeżeniem § 16 ust. 14;
 - 2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez Operatora dodatkowych nakładów;
 - 3) ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie Wniosku uniemożliwi Operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi Przewoźnikami;
 - 4) brak jest realnej alternatywy lub Przewoźnik zaakceptował przedstawioną przez Operatora realną alternatywę.
2. Uzasadnienie odmowy, o której mowa w ust.1, Operator przekazuje Przewoźnikowi na piśmie (w tym poprzez drogę elektroniczną, tj. przesłanie skanu odpowiedzi na adres email, z którego otrzymał Wniosek).
3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 w odmowie, Operator po konsultacji z Przewoźnikiem wskazuje inny obiekt, który umożliwi Przewoźnikowi wykonanie wnioskowanej usługi na porównywalnych ekonomicznie warunkach.

4. Przewoźnik, któremu Operator odmówił dostępu do OIU może wnieść skargę do Prezesa UTK zgodnie z art. 36d Ustawy.
5. Jeżeli Przewoźnik wielokrotnie nie zapłacił za już przyznane i wykorzystane prawa dostępu, Operator może zażądać gwarancji finansowych, w celu zabezpieczenia swoich roszczeń.

ROZDZIAŁ VI

Oplaty za usługi.

§ 19

1. Oplaty za usługi wykonane przez Operatora są z zasady pobierane po jej całkowitym wykonaniu, na podstawie wystawionej faktury VAT, zgodnie z cennikiem stanowiącym załącznik nr 8 do Regulaminu.
2. W kalkulacji opłaty za zrealizowane na taborze Przewoźnika usługi, Operator może zastosować opusty ustalone w zawieranych umowach, z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa Stron. Opusty mogą być udzielane przy uwzględnieniu następujących warunków: łącznej wartości świadczonych usług w skali roku, cykliczności i powtarzalności zakresu realizowanych usług.
3. Operatorowi będzie przysługiwało prawo wstrzymania się ze świadczeniem usług na rzecz Przewoźnika lub rozwiązania umowy w jednej z następujących sytuacji:
 - 1) otwarcie postępowania likwidacyjnego lub restrukturyzacyjnego;
 - 2) zaleganie z płatnościami powyżej 14 dni od daty wymagalności faktury;
 - 3) niezłożenie zabezpieczenia w formie gwarancji bankowej (w treści wystawionej przez podmiot akceptowany przez Operatora) lub nieoprocenowanej kaucji pieniężnej w terminie 7 dni od daty pisemnego oświadczenia Operatora w tym zakresie w wysokości nie niższej niż dwukrotność miesięcznych obrotów brutto z Umowy (uprawnienie do żądania zabezpieczenia będzie przysługiwało Operatorowi w przypadku opóźnienia Przewoźnika w płatnościach powyżej 14 dni od daty wymagalności płatności wynikających z faktury).
4. Wszystkie opłaty za usługi Operatora są pobierane przelewem, z terminem płatności nie dłuższym niż 14 dni roboczych od daty wystawienia faktury, na warunkach określonych w umowie.