REGULAMIN SIECI

Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. w ramach rozkładu jazdy pociągów 2021-2022

Spis treści

Definicje i skróty ____ *5*

§1. Podstawowe informacje o Zarządcy ____ *8*

§2. Sposób uzyskania licencji, o której mowa w art.43 ustawy, oraz certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy, ____ *9*

§3. Charakterystyka udostępnianej infrastruktury kolejowej ____ *10*

§4. Wykaz punktów ekspedycyjnych, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych oraz ich charakterystykę, w szczególności długość czynnych krawędzi peronowych i ładunkowych, ich wysokość oraz parametry torów dojazdowych. ____ *11*

§5. Wykaz punktów stycznych z infrastrukturą kolejową innych Zarządców ____ *11*

§6. Adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury ____ *11*

§7. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym związane z realizacją zadań w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy, oraz wykaz linii, o których mowa w art. 29b ustawy. ____ *12*

§8. Szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Zarządcę ____ *13*

§9. Szczegółowa specyfikacja usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia ____ *14*

§10. Wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przewozów ____ *15*

§10a. Informacje, które Przewoźnik jest obowiązany przekazywać Zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu ____ *17*

§ 10b. Sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu ____ *19*

§11. Przepisy wewnętrzne Zarządcy, które obowiązują Aplikanta i Przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów ____ *19*

§12. Tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w § 4 ust. 2-4 Rozporządzenia, z uwzględnieniem traktowania przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu ____ *20*

§12a Wzory wniosków z zaznaczeniem informacji, których podanie jest obowiązkowe ____ *20*

§12b. Informacja, czy w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 10 Ustawy, Zarządca opracowuje uproszczony rozkład jazdy pociągu ____ *21*

§12c. Procedury, zgodnie z którymi Aplikanci mogą składać wnioski, w tym informacje na temat gwarancji finansowych, o których mowa w art. 29d ust. 3 Ustawy oraz sposób udostępniania informacji o bazie danych pojazdów trakcyjnych, dla których Zarządca posiada charakterystykę trakcyjną ____ *21*

§12d. Wymogi obowiązujące Aplikantów ____ *24*

12e. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz zmian rozkładu jazdy pociągów 25

12f. Termin, po którym PKP PLK nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków o opracowanie IRJ, określony jako liczba dni lub godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu 25

12g. Sposób prowadzenia procesu koordynacji i rozstrzygania sporów 25

12h. Priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez Aplikanta 25

12i. Zasady i kryteria przydzielania zdolności przepustowej obowiązujące w ramach współpracy z innymi zarządcami, w tym sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych 26

12j. Zasady ustalania skomunikowań 26

12k. Sposób postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w §7 ust. 11 pkt 1 Rozporządzenia, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniająca Zarządcę do odmowy przydzielenia Aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku 26

12l. Trasy katalogowe 27

12m. Sposób udostępniania Aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dla potrzeb indywidualnego rozkładu jazdy pociągów 27

12n. Procedura akceptacji przez Aplikanta indywidualnego rozkładu jazdy pociągu 27

12o. Progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu, której niedotrzymanie może spowodować utratę prawa do korzystania z trasy pociągu 27

§13. Tryb, warunki i terminy dokonywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów 27

§14. Sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru 27

§15. Procedury układania i podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramów remontów 28

§16. Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, zapewniające podjęcie wszelkich koniecznych kroków, aby przywrócić normalną sytuację, w tym plan postępowania w przypadkach wymagających powiadamiania właściwych organów 28

§17. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawnionych pracowników Zarządcy 30

§18. Progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu przydzielonej na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, której przekroczenie przez przewoźnika upoważnia Zarządcę do pozbawienia go prawa do jej wykorzystania 31

§19. Sposób ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej _____ 31

§20. Wzór umowy ramowej, jeżeli Zarządca oferuje ich zawieranie _____ 32

§21. Procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie (i) spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz (ii) planu wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 Ustawy _____ 33

§22. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią Zarządcy, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych, warunki dostępu oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej _____ 33

§23. Procedurę uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską _____ 34

§24. Zasady wprowadzania komunikacji zastępczej _____ 34

§25. Tryb, termin i sposób wprowadzania zmian i aktualizacji regulaminu sieci w przypadku wystąpienia takiej konieczności_____ 34

§26. Monitorowanie punktualności pociągów. Plan wykonania. _____ 34

§27. Postanowienia końcowe _____ 36

§28. Okres obowiązywania _____ 36

Załącznik nr 1 Wykaz udostępnionych torów w stacji Sławków Euroterminal" _____ 37

Załącznik nr 2a Schemat sieci kolejowej _____ 42

Załącznik nr 2b Punkty styku linii Zarządcy „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. z sąsiednimi Zarządcami. _____ 43

Załącznik nr3 Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej_____ 44

Załącznik nr 4 Cennik na RJP 2021/2022 _____ 46

Załącznik nr 5 Plan schematyczny stacji Sławków Euroterminal _____ 51

Załącznik nr 6 Wzór wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych _____ 52

Definicje i skróty

1. **Aplikant –** przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.
2. **Autoryzacja bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.
3. **Bocznica kolejowa** – 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.
4. **Certyfikat bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa.
5. **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.
6. **„Euroterminal Sławków"** lub **„Zarządca"** – „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie.
7. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
8. **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym.
9. **Infrastruktura prywatna** – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy, innych niż przewóz osób.
10. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
11. **Krajowy rejestr infrastruktury (RINF)** – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
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** – 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. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
15. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.
16. **PKP PLK** – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.
17. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
18. **Pociągokilometr** – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu lub składu manewrowego na odległość jednego kilometra.

19. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
20. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
    a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub
    b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
21. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy Przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.
22. **Pracownicy Zarządcy infrastruktury** - pracownicy Zarządcy oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu realizacji Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.
23. **Przewoźnik –** przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
24. **Regulamin sieci** – opracowanie określające zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową Zarządcy, w szczególności tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej, cennik, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.
25. **Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej** – dokument opracowywany przez operatora obiektu, określający obiekty, których dotyczy i ich rodzaje, zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny, procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o dostęp do obiektu, o którym mowa w art. 36b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów, wysokość opłat.
26. **Regulamin PLK** – Regulamin sieci 2021/2022 spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl.
27. **Rozkład jazdy pociągów (RJP)** – plan, według którego mają odbywać się przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje.
28. **RRJ** lub „**Roczny Rozkład Jazdy**" – roczny rozkład jazdy pociągów – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia.
29. **IRJ** lub **„Indywidualny Rozkład Jazdy"** – indywidualny rozkład jazdy pociągu – rozkład jazdy pociągu opracowany na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego przydzielenia nowej zdolności przepustowej w okresie obowiązywania RRJ.
30. **URJ** lub „Uproszczony Rozkład Jazdy" – rozkład jazdy pociągu opracowany na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu złożonego w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu.
31. **Rozporządzenie** - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.
32. **Sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez Zarządcę infrastruktury.
33. **Sytuacja nadzwyczajna** – nagłe zdarzenie, powstałe niezależnie od woli Stron, uniemożliwiające wykonanie umowy w całości lub części, którego nie można było przewidzieć ani mu zapobiec.
34. **Świadectwo bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
35. **Trasa katalogowa** – wstępna trasa pociągu opracowana na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ.

36. **Trasa pociągu** - zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu.
37. **Umowa o wykorzystanie –** pisemna umowa o wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i dostęp do usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej, obejmująca oświadczenia woli stron, zawarta pomiędzy Zarządcą a Przewoźnikiem.
38. **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej zawierana pomiędzy Zarządcą a Aplikantem.
39. **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
40. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
41. **Zarządca** – „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie.
42. **Zdarzenie** – wypadek, poważny wypadek lub incydent na liniach kolejowych.
43. **Zdolność przepustowa** - możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.

§1. Podstawowe informacje o Zarządcy

1. Zarządcą udostępnianej infrastruktury kolejowej jest „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o.
2. Dane o działalności gospodarczej:

Sąd Rejonowy Katowice – Wschód w Katowicach VIII Wydział Gospodarczy KRS,
Numer Krajowego Rejestru Sądowego: **0000353127**
Numer Identyfikacji Podatkowej: **6252413963**
Numer Regon: **241546838**
Kapitał zakładowy: **182.479.000,00 PLN**

3. Zarządca posiada Autoryzację bezpieczeństwa nr PL 2120190000, wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dnia 12 lipca 2019 roku, ważną do 14 lipca 2024 roku w zakresie właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.
4. Dane teleadresowe

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o.
41 – 260 Sławków, ul. Groniec 1
woj. śląskie
strona internetowa: www.euterminal.pl

Telefony:

Sekretariat:
fax: tel.: +48 32 /714 24 00
e-mail: info@euterminal.pl

Dyrektor Operacyjny:
tel.: +48 32 /714 24 39
mobile: +48 693 230 628
e-mail: j.ubik@euterminal.pl

Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
tel. +48 32 /714 24 38
mobile: +48 609 701 071
e-mail: j.kwec@euterminal.pl

Dział Zarządzania Majątkiem i Inwestycji
tel. + 48 32/7142429
e-mail: a.przybyla@euterminal.pl

Dyspozytura
Tel.: +48 32 / 714 24 64
Mobile: +48 661 612 418
e-mail: k.koperek@euterminal.pl dyspozytor@euterminal.pl

Dyżurny ruchu „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o. o.:
tel.: +48 32 /714 24 42
mobile: +48 603 833 009
e-mail: dyzurny@euterminal.pl

§2. Sposób uzyskania licencji, o której mowa w art.43 ustawy, oraz certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy,

1. Warunkiem korzystania przez Przewoźnika z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" sp. z o.o. jest:
   1) przedłożenie poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
   2) przedłożenie poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy;
   3) przedłożenie oświadczenia, że Przewoźnik do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 Ustawy;
   4) przedłożenie oświadczenia, że Przewoźnik będzie niezwłocznie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji lub certyfikatu lub świadectwa bezpieczeństwa;
   5) podpisanie z Zarządcą Umowy o wykorzystanie.
2. Nieodpłatne informacje w postaci elektronicznej dotyczące sposobu uzyskania licencji, o której mowa w art. 43 ustawy, oraz certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18b ustawy, są dostępne na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego:
   1) Dla licencji: https://utk.gov.pl/pl/uslugi/przewoznicy/uslugi-dla-przewoznikow/licencja-przewoznika/12409,Udzielenie-licencji-przewoznika-kolejowego.html
   2) Dla certyfikatów bezpieczeństwa: https://utk.gov.pl/pl/uslugi/przewoznicy/uslugi-dla-przewoznikow/11082,Wydanie-certyfikatu-bezpieczenstwa-w-czesci-A.html

§3. Charakterystyka udostępnianej infrastruktury kolejowej

1. Wykaz udostępnianych linii.

Nr linii	Nazwa Linii	Początek linii			Koniec linii			Odchodzi od linii		Kategoria linii*	Klasa linii	Dopuszczalny nacisk na oś [kN]	Dopuszczalna prędkość w km/h
		nazwa	km	rodzaj	nazwa	km	rodzaj	nr	km				
665	SOSNOWIEC MACZKI – EUROTERMINAL SŁAWKÓW	SOSNOWIEC MACZKI	0,000	R 3	SŁAWKÓW EUROTERMINAL	5,493	ko	133	12,751	Drugorzędna	4	22,5 Mg (221 kN/oś)	30

* Kategorię linii Zarządcy ustalono na podstawie parametrów wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

2. Linia należąca do Spółki „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" jest na całej długości linią kategorii drugorzędnej w rozumieniu przyjętym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, nie dzieli się na odcinki.
3. Dopuszczalna prędkość techniczna na linii zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" wynosi na linii nr 665 – 30 km/h.
4. Dopuszczalny nacisk na oś każdego pojazdu kolejowego eksploatowanego na linii zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" wynosi na linii nr 665 – 221 kN.
5. Dla określenia średniodobowego natężenia ruchu, obciążenie przejazdami wynosi 14 poc./dobę.

§4. Wykaz punktów ekspedycyjnych, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych oraz ich charakterystykę, w szczególności długość czynnych krawędzi peronowych i ładunkowych, ich wysokość oraz parametry torów dojazdowych.

1) Wykaz punktów ekspedycyjnych w zarządzie Zarządcy

Nr linii	Km linii	Nazwa stacji	Nazwa posterunku	Czynny	Ilość torów przyjazdowo - wyjazdowych	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo
665	3,268	Sławków Euroterminal	Posterunek nastawczy „CSR"	całodobowo	8	brak

2) Wykaz udostępnianych torów wraz z parametrami technicznymi oraz obiektami infrastruktury usługowej (place ładunkowo-rozładunkowe, składowe, magazyny, płyta kontenerowa, tory postojowe), znajdującymi się przy poszczególnych torach, zawarty jest w Załączniku nr 1.

§5. Wykaz punktów stycznych z infrastrukturą kolejową innych Zarządców

1. Punkty styczne do infrastruktury kolejowej „EUROTERMINAL SŁAWKOW" Sp. o. o.

1.1. Linia nr 665 rozpoczyna się na rozjeździe nr 3 stacji Sosnowiec Maczki (PKP PLK SA) – km. 0,000 linii nr 665; odgałęzia się od linii nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy w km 12,751, punkt styku 17. metr linii nr 665.

1.2. Punktem stycznym z bocznicą Terminale Przeładunkowe Medyka Sławków – jest rozjazd nr 121 (początek bocznicy stanowi środek rozjazdu nr 121).

1.3. Punkt styczny z bocznicą AmeriGas sp. z o.o. znajduje się na torze nr 21 w miejscu znajdowania się wykolejnicy Wk21 (km 1,217 toru 21). Przedłużenie toru nr 21 stacji Sławków Euroterminal stanowi tor nr 21a (1435 mm) należący do Amerigas Sp. z o.o. Początek bocznicy w układzie normalnotorowym (1435 mm) jest początek toru nr 21a znajdujący się w km 4,365 stacji (brama wjazdowa na teren Amerigas).

1.4. Załącznik nr 2a przedstawia plan schematyczny sieci, załącznik nr 2b punkty styku infrastruktury Zarządcy „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. z sąsiadującymi Zarządcami: PKP PLK SA po torze o prześwicie 1435 mm i PKP LHS Sp. z o.o. po torze o prześwicie 1520 mm.

§6. Adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury

Zasadnicze elementy infrastruktury kolejowej opisane są w Krajowym Rejestrze Infrastruktury (RINF), prowadzonym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w postaci elektronicznej, który jest dostępny dla użytkowników posiadających uprawnienia na stronie internetowej https://rinf.utk.gov.pl O sposobie uzyskania uprawnienia można dowiedzieć się na stronie: https://utk.gov.pl/pl/rejestry/rinf/12038,RINF-PL.html

§7. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym związane z realizacją zadań w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy, oraz wykaz linii, o których mowa w art. 29b ustawy.

1. W trakcie korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej mogą wystąpić:
    1) nagłe ograniczenia ruchowe, mające wpływ na planowe wykonywanie przejazdów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń technicznych elementów linii kolejowej;
    2) zdarzenia, o wystąpieniu których Zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje;
    3) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w Umowie o wykorzystanie, Ustawie i przepisach wykonawczych wydanych na jej podstawie oraz wymagań stawianych przez Zarządcę w jego wewnętrznych przepisach;
    4) ograniczenia ruchowe mające wpływ na planowe dokonywanie przejazdów, powstałe w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych oraz innych, o których Zarządca nie był uprzedzony, bądź powstałych w wyniku gwałtownych zmian atmosferycznych;
    5) ograniczenia ruchowe w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub związane z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
    6) planowane lub nieplanowane remonty, budowa lub modernizacje infrastruktury kolejowej.
2. O wystąpieniu sytuacji, o których mowa w ust. 1, Dyspozytor Zarządcy niezwłocznie powiadamia:
    1) Aplikanta, z którym jest zawarta Umowa o przydzielenie;
    2) Przewoźnika, z którym jest zawarta Umowa o wykorzystanie dotycząca infrastruktury kolejowej, której dotyczy sytuacja, o którym mowa w ust. 1.
3. Dopuszcza się dokonanie powiadomienia telefonicznie lub przy wykorzystaniu poczty elektronicznej o zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
    1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych, na których odbywa się przejazd, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach eksploatacyjnych;
    2) działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności.
4. Zarządca informuje o wszelkich ograniczeniach w dostępie do infrastruktury kolejowej wynikających ze stanu technicznego lub prowadzonych prac remontowych również na swojej stronie internetowej.
5. W przypadku, gdy Zarządca będzie planował w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów wykonanie remontów infrastruktury, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem rozkładu jazdy pociągów udostępni na swojej stronie internetowej harmonogram

planowanych remontów, wskazujący na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane.

6. Na podstawie sporządzanego corocznie protokołu stanu technicznej sprawności stacji Sławków Euroterminal, Dział Zarządzania Majątkiem i Inwestycji opracuje projekt harmonogramu, o którym mowa w pkt 5 powyżej. Harmonogram zostanie udostępniony na stronie internetowej Zarządcy.
7. Jeśli Zarządca nie będzie planował żadnych remontów w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, haromonogram, o którym mowa w pkt 5 powyżej, nie będzie sporządzany i zamieszczany na stronie internetowej.
8. Wszelkie zmiany harmonogramu, o którym mowa w pkt 5 powyżej, jakie zostaną dokonane w ciągu okresu obowiązywania rozkładu jazdy, którego on dotyczy, będą zamieszczane na stronie internetowej Zarządcy, a Przewoźnicy, z którymi Zarządca zawarł Umowy, będą o tych zmianach także informowani na piśmie lub za pomocą poczty elektronicznej na adresy podane w zawartych z przewoźnikami umowach.
9. Zgodnie z art. 174 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska eksploatacja linii kolejowych Zarządcy nie może powodować przekroczenia standardów ochrony środowiska, w tym w szczególności przez emisję substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza.
10. Zarządca nie dokonał uprzywilejowania linii kolejowych, o którym mowa w art. 29b Ustawy.

§8. Szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Zarządcę

1. Informacje na temat parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury zarządzanej przez Zarządcę zawarte są w Regulaminie technicznym stacji. Szczegółowych informacji o linii kolejowej będącej w zarządzie Zarządcy udziela Dyspozytor Zarządcy, nr tel. 32 7142464, e- mail dyspozytor@euterminal.pl
2. Inne wymagania wynikające ze specyfiki korzystania z przyznanych tras.

   2.1. Zarządca zapewnia realizację przewozu przesyłek zwyczajnych Przewoźnika, przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych.

   2.2. Przewoźnik składa wniosek dotyczący przewozu przesyłki nadzwyczajnej lub towaru niebezpiecznego do PKP PLK SA, który organizuje przejazdy na liniach do i poza punkt styku z linią należącą do Zarządcy. Wniosek składany jest zgodnie z postanowieniami Regulaminu PLK, w którym opublikowany jest wzór wniosku wraz z instrukcją wypełniania.

   2.3. Pracownicy Przewoźnika zobowiązani są znać „Instrukcję przewozu przesyłek nadzwyczajnych ESr-10" w przypadku przesyłek nadzwyczajnych i stosować się do jej postanowień.

   2.4. Pracownicy Przewoźnika biorący udział w przewozie ładunków niebezpiecznych muszą znać „Instrukcję postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych ESn-1" i bezwzględnie stosować się do jej postanowień.

§9. Szczegółowa specyfikacja usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia

1. Korzystanie z drogi kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu rzeczy oraz ochrony środowiska i ochrony zabytków.
2. Zarządca zapewnia udostępnianie infrastruktury kolejowej Przewoźnikom zgodnie z przydzieloną zdolnością przepustową, z zastosowaniem zasad i warunków prowadzenia ruchu na infrastrukturze kolejowej określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz przepisami wewnętrznymi Zarządcy.
3. Zakres świadczonych usług obejmuje usługi podstawowe, wynikające z realizacji przejazdu ujętego w RJP oraz usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami oraz usługi o charakterze dodatkowym.
4. Usługi świadczone na rzecz Przewoźników w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:
    1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej złożonego do PKP PLK w odniesieniu do części infrastruktury kolejowej należącej do Zarządcy na połączeniu dróg kolejowych na styku infrastruktury Zarządcy i PKP PLK (Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal linia 665);
    2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
    3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
    4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
5. Usługi świadczone w obiektach infrastruktury usługowej na zasadach określonych odrębnie w statutach i regulaminach dostępu do tych obiektów.
6. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz Przewoźników:
    1) prace manewrowe;
    2) pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń (wagi wagonowe);
    3) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb Przewoźnika dotyczące przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;
    4) dostarczanie informacji uzupełniających;
    5) inne usługi zlecone przez Przewoźnika.
7. Warunkiem udostępnienia infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego dostępu jest zawarcie przez Przewoźnika i Zarządcę Umowy o wykorzystanie. Zarządca przedstawia Przewoźnikowi wskazanemu przez Aplikanta, w terminie uzgodnionym z Aplikantem, projekt Umowy o wykorzystanie.

§10. Wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przewozów

1. Wymagania dotyczące personelu

   1.1. Wszyscy pracownicy Przewoźników biorący udział w procesie korzystania z infrastruktury kolejowej muszą znać wewnętrzne przepisy Zarządcy i bezwzględnie stosować się do tych przepisów.

   1.2. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

   1.3. Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy, pracownicy Przewoźnika muszą posiadać imienne zezwolenia wstępu na obszar kolejowy Zarządcy, aktualny rozkład jazdy pociągów oraz dokumenty i przybory wymienione w zawartej między Zarządcą a Przewoźnikiem Umowie.

2. Zarządca, na wniosek Przewoźnika, wydaje pracownikom Przewoźnika, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy, imienne zezwolenia do przebywania na określonym lub całym obszarze infrastruktury kolejowej Zarządcy.

   2.1. Zezwolenia, o których mowa powyżej, są ważne wraz z dokumentem tożsamości pracownika Przewoźnika zawierającym fotografię.

   2.2. Zezwolenia, o których mowa powyżej, wydawane są przez Zarządcę odpłatnie, na okres ważności jednego roku, z możliwością przedłużenia. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz wydanie duplikatu, a także za wydanie prolongaty, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 5,00 zł netto od każdego dokumentu.

   2.3. Wnioski o wydanie zezwolenia muszą zawierać:

      1) imię i nazwisko wraz z podaniem serii i numer dowodu osobistego oraz stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany;

      2) określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy;

      3) w przypadku wnioskowania o zezwolenie wstępu na obszar Zarządcy na okres krótszy niż 1 rok lub wnioskowania o przedłużenie – wskazanie terminu na jaki ma być wydane/przedłużone upoważnienie bądź zezwolenie.

3. Wymagania dotyczące taboru i pojazdów kolejowych.

   3.1. Pojazdy kolejowe Przewoźników muszą spełniać warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie Ustawy i aktach wykonawczych do niej, w szczególności w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz przepisów prawa unijnego.

   3.2. Pojazdy kolejowe Przewoźników powinny posiadać stosowne dokumenty zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.

   3.3. Pojazdy kolejowe przewoźników 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.

3.4. Przekazanie taboru przez Przewoźnika do dyspozycji Zarządcy w szczególności w celu jego przemieszczania lub rozładunku/załadunku nie oznacza przeniesienia na Zarządcę odpowiedzialności za sprawność techniczną (stan techniczny) taboru; odpowiedzialność tę ponosi nadal Przewoźnik. Zarządca odpowiada jednak za ewentualne szkody, które wyrządzi ze swej wyłącznej winy w pozostającym w jego dyspozycji taborze.

4. Wymagania dotyczące taboru specjalnego.

Oznakowanie taboru specjalnego powinno być zgodne z przepisami wydanymi na podstawie Ustawy.

5. Wymagania w zakresie automatyki i telekomunikacji.

5.1. Pojazdy trakcyjne (w tym samobieżne maszyny torowe) muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, umożliwiające nawiązanie łączności z dyżurnym ruchu.

5.2. Urządzenia radiotelefoniczne muszą spełniać wymagania określone w Ustawie z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne.

5.3. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.

5.4. Elementy jezdne pojazdów kolejowych Przewoźnika:

1) powinny zapewniać możliwość współpracy z urządzeniami kontroli niezajętości torów i rozjazdów stosowanymi na sieci kolejowej Zarządcy;

2) nie mogą wytwarzać zakłóceń uniemożliwiających prawidłową pracę urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń radiołączności (także na pojeździe kolejowym).

6. Wymagania dla sieci radiotelefonicznych

6.1. Wszystkie urządzenia radiotelefoniczne, aby pracować w radiotelefonicznej sieci pociągowej lub manewrowej, muszą spełniać następujące wymagania:

1) legitymować się aktualnym dokumentem lub znakiem potwierdzającym zgodność urządzenia z postanowieniami Ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne.

2) legitymować się aktualnym świadectwem dopuszczenia typu do eksploatacji wydanym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Głównego Inspektora Kolejnictwa);

3) legitymować się aktualnym pozwoleniem (homologacją) radiowym wydanym przez właściwy Urząd;

4) współpracować z urządzeniami stosowanymi w radiotelefonicznych sieciach Zarządcy;

5) nie powodować zakłóceń pracy radiotelefonicznych sieci eksploatowanych na obszarze kolejowym Zarządcy.

6.2. Urządzenia pracujące w radiotelefonicznej sieci pociągowej i manewrowej nie mogą być udostępniane do wykorzystania innym użytkownikom nieuprawnionym do pracy w tych sieciach.

7. Wymagania dotyczące organizacji przewozów.

7.1. Poprzez zawarcie Umowy o wykorzystanie Przewoźnik nabywa prawo do wykorzystania przydzielonej Aplikantowi zdolności przepustowej i zobowiązuje się do stosowania zasad organizacji ruchu kolejowego na udostępnianej infrastrukturze kolejowej zawartych w przepisach wewnętrznych i regulaminach.

7.2. Przewoźnik przed uruchomieniem jazdy manewrowej jest obowiązany przekazywać Zarządcy informacje dotyczące masy przetaczanego składu oraz przewidywanego czasu zakończenia manewrów. Potwierdzenie zakończenia manewrów jest równoznaczne z uwolnieniem zdolności przepustowej.

§10a. Informacje, które Przewoźnik jest obowiązany przekazywać Zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu

1. Przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu Przewoźnik zobowiązany jest przekazywać Zarządcy wszelkie informacje związane z realizacją i bezpieczeństwem przejazdu (informacje o zdarzeniach mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, zwłaszcza bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o zdarzeniach na linii kolejowej), w szczególności informacje określone w niniejszym Regulaminie, a ponadto informacje o gotowości lub braku gotowości do realizacji prac manewrowych dla dostarczonych wagonów na/z punkty ładunkowe. Sposób przekazania informacji określać będzie Umowa o wykorzystanie.
2. Gotowość pociągu Przewoźnika do odjazdu odbywa się zgodnie z „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów ESr-1".
3. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
    1) numeru pociągu;
    2) rodzaj ładunku (dotyczy przewozu materiałów niebezpiecznych);
    3) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego;
    4) masy brutto pociągu;
    5) długości pociągu.
4. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
5. Zgłoszenie maszynisty potwierdzane jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
    1) nazwy Przewoźnika;
    2) relacji przewozu;
    3) rodzaju ładunku (dotyczy przewozu materiałów niebezpiecznych);
    4) nazwiska dyżurnego ruchu;
    5) godziny przyjęcia zgłoszenia;
    6) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym.
6. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym Zarządcę do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową jedynie w przypadku, gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.

7. O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik Przewoźnika (maszynista lub inny pracownik wyznaczony regulaminem technicznym) powinien poinformować dyżurnego ruchu. W szczególności informacja powinna określać rodzaj i przyczynę powstałych przeszkód do jazdy i określać przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać maszyniście pociągu niezbędne, bieżące informacje, polecenia lub zezwolenia.
8. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu według zasad opisanych wyżej, Przewoźnikowi nie przysługują w stosunku do Zarządcy roszczenia dotyczące punktualności przejazdu.
9. Przewoźnik dla lokomotyw luzem, pociągów w stanie ładownym oraz pociągów w stanie próżnym będzie sporządzał „Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu", który stanowić będzie podstawę do rozliczeń finansowych między stronami Umowy. Obowiązkiem drużyny pociągowej Przewoźnika jest każdorazowe przekazywanie wymaganych dokumentów do dyżurnego ruchu Zarządcy.
10. Zarządca ma prawo do żądania innych informacji od Przewoźnika, o ile mają znaczenie dla należytego korzystania z infrastruktury lub rozliczenia wynagrodzenia Zarządcy, a Przewoźnik ma obowiązek ich udzielić.
11. Zasady dokonywania powiadomień:
    1) w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o wypadkach kolejowych, powiadamia się odpowiednio:
        a) ze strony Zarządcy – dyżurny ruchu nastawni dysponującej CSR;
        b) ze strony Przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w Umowie;
    2) w przypadkach powiadamiania o zakłóceniach w realizacji rozkładu jazdy osoby lub stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa Umowa o wykorzystanie;
    3) w innych przypadkach powiadomienia i przekazywanie informacji związanych z wykonywaniem Umowy o wykorzystanie:
        a) ze strony Zarządcy – komórki/osoby/stanowiska wymienione w Umowie o wykorzystanie;
        b) ze strony Przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w Umowie o wykorzystanie.
12. Dokumentacja potwierdzająca fakt dokonania powiadomienia i jego treść przechowywana jest przez okres 5 lat.
13. Przewoźnik i Zarządca zobowiązani są, na podstawie przepisów Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 oraz Rozporządzenia Komisji (UE) z dnia 16 listopada 2012 r. nr 1078/2012 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, do uczestniczenia w procesie zarządzania ryzykiem oraz wzajemnego przekazywania informacji mających znaczenie dla bezpieczeństwa.

§ 10b. Sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu

1. Do przewozu materiałów sypkich muszą być użyte wagony odpowiedniego typu (serii) zgodnie z ich przeznaczeniem, posiadające szczelne pudła uniemożliwiające wysypywanie się materiału na drogę kolejową.
2. W przypadku przewozu materiałów sypkich (granulat 0-10) w wagonach otwartych, ładunek poza równomiernym rozmieszczeniem przesyłki na powierzchni ładunkowej, nie może wystawać ponad burty wagonu.
3. Za zabezpieczenie ładunku odpowiada Przewoźnik.

§11. Przepisy wewnętrzne Zarządcy, które obowiązują Aplikanta i Przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów

1. Wykaz przepisów wewnętrznych Zarządcy, regulujących prowadzenie ruchu pociągów na zarządzanej infrastrukturze:

1.1 Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów „ESr-1";

1.2. Instrukcja o technice pracy manewrowej i sposobach właściwego zestawiania i rozmieszczania taboru w pociągu „ESr-2";

1.3. Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych „ESr-8";

1.4. Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych „ESr-10";

1.5. Instrukcja sygnalizacji kolejowej „ESe-1";

1.6. Instrukcja o użytkowaniu radiołączności „ESl-1";

1.7. Instrukcja postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych „ESn-1";

1.8. Regulamin techniczny stacji w zakresie niezbędnym do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;

1.9. Instrukcja PKP PLK o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1; ruch pociągów na szlaku Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków linii nr 665 jednotorowej, bez blokady liniowej, prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów zgodnie z postanowieniami instrukcji PKP PLK: Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

2. Znajomość przez Pracowników Przewoźnika i przestrzeganie postanowień dokumentów wymienionych w ust. 1 jest wymagane i niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Przewoźnik przed przystąpieniem do realizacji przewozów winien pisemnie zwrócić się do Zarządcy o udostępnienie żądanych wyciągów z instrukcji/regulaminów, które Zarządca zobowiązuje się niezwłocznie przekazać Przewoźnikowi w formie elektronicznej lub pisemnej. O zmianach instrukcji/regulaminów, z wyjątkiem instrukcji wskazanej w pkt 1.9 powyżej, Zarządca informuje Przewoźników w terminie 14 dni przed ich wejściem w życie.
4. Wszyscy pracownicy Przewoźników biorący udział w procesie korzystania z infrastruktury kolejowej muszą pisemnie potwierdzić znajomość Regulaminu technicznego stacji oraz Instrukcji wymienionych w ust. 1 w zakresie niezbędnym do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na infrastrukturze Zarządcy.

§12. Tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w § 4 ust. 2-4 Rozporządzenia, z uwzględnieniem traktowania przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu

Przejazdy realizowane po linii kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" do i poza punkt styku z linią PKP PLK organizuje PKP PLK według zasad i warunków określonych w Regulaminie PLK. Pociągi ze stacji Sławków Euroterminal przez punkt styku z PKP PLK (Sosnowiec Maczki) i z punktu styku z PKP PLK (Sosnowiec Maczki) do stacji Sławków Euroterminal przekazywane są w oparciu o Rozkład Jazdy Pociągów sporządzony przez PKP PLK.

§12a Wzory wniosków z zaznaczeniem informacji, których podanie jest obowiązkowe

1. W celu uzyskania zdolności przepustowej dla przejazdu pociągu na linii kolejowej Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal w ramach rozkładu jazdy (w tym Indywidualnego Rozkładu Jazdy i Uproszczonego Rozkładu Jazdy) zainteresowany Aplikant składa wniosek o przydzielenie trasy pociągu do PKP PLK zgodnie z postanowieniami Regulaminu PLK, w którym opublikowany jest wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu wraz z instrukcją wypełniania (dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl). Tryb rozpatrywania i termin składania wniosków określa Regulamin PLK.
2. W celu uzyskania zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub zdolności przepustowej w celu postoju pojazdów kolejowych zainteresowany Aplikant składa wniosek do „Euroterminal Sławków" w formie elektronicznej na adres dyspozytor@euterminal.pl.
3. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów należy podać:
    1) cel wykonania manewrów;
    2) miejsce wykonania manewrów – określenie obiektu infrastruktury usługowej lub bocznicy sąsiadującej z infrastrukturą Zarządcy;
    3) rodzaj manewrujących pojazdów;
    4) NADAWCA / ODBIORCA
    5) masa brutto pociągu/pojazdów kolejowych;
    6) termin wykonania manewrów;
    7) ilość wagonów.
    8) kursuje w dni tygodnia
    9) inne

3.1. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu postoju pojazdów kolejowych należy podać:
    1) miejsce postoju składu pojazdów kolejowych;
    2) maksymalną długość składu pojazdów kolejowych;
    3) czas postoju składu pojazdów kolejowych;
    4) termin postoju;

5) powód /przyczyna odstawienia wagonów na postój.

3.2. Wzór wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub w celu postoju składu pojazdów kolejowych określa załącznik nr 6 do Regulaminu.

§12b. Informacja, czy w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 10 Ustawy, Zarządca opracowuje uproszczony rozkład jazdy pociągu

Zgodnie z Umową o współpracy Zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych zawartą między „Euroterminal Sławków" a PKP PLK, PKP PLK opracowuje wielosieciowe trasy pociągów w ramach RRJ, IRJ, URJ oraz tras katalogowych na liniach zarządzanych przez PKP PLK oraz na linii zarządzanej przez „Euroterminal Sławków" nr 665 (Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal). Informacje dotyczące opracowania uproszczonych rozkładów jazdy określone są w Regulaminie PLK.

§12c. Procedury, zgodnie z którymi Aplikanci mogą składać wnioski, w tym informacje na temat gwarancji finansowych, o których mowa w art. 29d ust. 3 Ustawy oraz sposób udostępniania informacji o bazie danych pojazdów trakcyjnych, dla których Zarządca posiada charakterystykę trakcyjną

1. Procedura, zgodnie z którą Aplikanci mogą składać wnioski.

1.1. Wnioski, o których mowa w §12a, może składać jedynie Aplikant, z którym Zarządca zawarł umowę o przydzielenie.

1.2. Zainteresowany Aplikant składa wnioski według procedury określonej w §12a Regulaminu.

1.3. Regulamin PLK określa przypadki, w których zmiana masy brutto pociągu lub pojazdu trakcyjnego w stosunku do informacji ujętych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu.

1.4. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów rozpatrywany jest w terminie do czterech godzin od daty wpływu do Dyspozytury Zarządcy.

1.5. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych rozpatrywany jest w terminie do czterech godzin od daty wpływu do Dyspozytury Zarządcy.

1.6. Aplikant nie może złożyć wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczącego różnych rodzajów zdolności przepustowej, jeżeli nie są one związane z następującymi po sobie czynnościami wykonywanymi ze składem pojazdów kolejowych.

1.7. W sytuacjach nadzwyczajnych wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewru lub postoju mogą być składane telefonicznie do Dyspozytury Zarządcy. Wnioski składane w tym trybie powinny zawierać wszystkie dane wskazane w Załączniku nr 6 do Regulaminu dla danego rodzaju zdolności przepustowej. Zarządca może uzależnić rozpoznanie wniosku od złożenia wniosku w formie elektronicznej lub przedstawienia określonych przez Zarządcę dokumentów w terminie wskazanym przez Zarządcę.

1.8. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów oraz wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu postoju pojazdów kolejowych będą rozpatrywane, o ile zostały złożone nie później niż na cztery godziny przed planowanym terminem przydzielenia zdolności przepustowej.

1.9. Momentem złożenia wniosku przesłanego e-mailem jest moment, w którym wiadomość e-mail zawierająca wniosek została wprowadzony do środka komunikacji elektronicznej w taki sposób, aby Zarządca mógł zapoznać się z jego treścią.

1.10. Zarządca potwierdza doręczenie wniosku w formie elektronicznej.

1.11. Wnioski niespełniające wymogów wskazanych w §6 ust. 1 pkt 1 i 2 Rozporządzenia Zarządca zwraca Aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu. W przypadku wniosków niespełniających wymogów wskazanych w §6 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia lub posiadających inne braki w stosunku do wymogów wynikających z przepisów prawa lub Regulaminu, Zarządca wzywa Aplikanta do uzupełnienia wniosku w terminie nie krótszym niż 5 dni roboczych.

1.12. O uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu wniosku Zarządca zawiadamia Aplikanta w formie elektronicznej (e-mail).

1.13. Zarządca może uzależnić rozpoznanie wniosku od dokonania w nim zmian przez Aplikanta umożliwiających jego rozpoznanie.

1.14. Zarządca jest uprawniony do żądania, a Aplikant jest zobowiązany do przedstawienia wszelkich innych informacji lub dokumentów koniecznych do rozpoznania wniosku. W przypadku ich niedoręczenia przez Aplikanta w terminie wskazanym przez Zarządcę Zarządca może nie uwzględnić wniosku, o czym niezwłocznie informuje Aplikanta.

1.15. Wniosek będzie rozpatrywany przy uwzględnieniu terminu przydzielenia zdolności przepustowej oraz kolejności wpływu wniosków.

1.16. Ze względu na krótki termin rozpatrywania wniosków dotyczących przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów i w celu postoju składu pojazdów kolejowych, Zarządca nie przewiduje możliwości modyfikacji przyznanej zdolności przepustowej w tym zakresie.

1.17. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla Aplikanta w celu umożliwienia wykonania manewru lub postoju pojazdów kolejowych.

1.18. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów wiąże się z określeniem przedziału czasu niezbędnego dla wykonania czynności ładunkowych na obiekcie infrastruktury usługowej Zarządcy.

2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej

2.1. Aplikant ma prawo do złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu. Zarządca pobiera od Aplikanta opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli Aplikant nie wskaże Przewoźnika, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo Przewoźnik wskazany przez Aplikanta nie zawrze z Zarządcą umowy o wykorzystanie. Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną na zasadach określonych w załączniku nr 4.

2.2. W przypadku niewykorzystania przez Przewoźnika, z przyczyn nieleżących po stronie Zarządcy, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rozkładu jazdy, Zarządca

pobiera od Przewoźnika opłatę rezerwacyjną odpowiednio za całą niewykorzystaną trasę pociągu albo za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu na zasadach określonych w załączniku nr 4.

2.3. Za moment złożenia rezygnacji uznaje się dzień, godzinę oraz minutę wpłynięcia do Zarządcy prawidłowego wniosku. Zarządca potwierdza przyjęcie rezygnacji.

2.4. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

2.5. Rezygnację z przydzielonej przepustowości w celu wykonania manewrów lub postoju pojazdu kolejowego Przewoźnik zgłasza na adres e-mail na adres: dyspozytor@euterminal.pl .

2.6. Rezygnację z przydzielonej trasy pociągu w celu przejazdu po linii kolejowej Przewoźnik składa do PKP PLK na zasadach określonych w Regulaminie PLK.

3. Gwarancje finansowe

3.1. Zarządca może żądać przedstawienia przez Aplikanta, który składa wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej albo Przewoźnika zawierającego umowę o wykorzystanie, gwarancji finansowej, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 roku w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014.

3.2. Gwarancja finansowa może być składana wyłącznie w formie:

a) Płatność zaliczkowa – kaucja (dalej zwana: „Kaucją"), mająca na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury, w przypadku wystąpienia zaległości z tego tytułu nie krótszych niż 30 dni, albo

b) Gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania powyższych zobowiązań w przypadku wystąpienia zaległości z tego tytułu nie krótszych niż 30 dni; Zarządca Infrastruktury Kolejowej będzie akceptować wyłącznie gwarancje wystawione przez banki oraz zakłady ubezpieczeń, działające na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3.3. Wybór formy gwarancji finansowej należy do Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika.

3.4. Aplikant /Przewoźnik w terminie określonym w umowie przedstawi ocenę wiarygodności kredytowej Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika nie starszą niż dwa lata, udostępnioną przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.

3.5. W przypadku negatywnej oceny wiarygodności kredytowej Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika, tj. wskazującej na zdolność kredytową Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika niższą od szacunkowej wartości za zamówione usługi minimalnego dostępu do infrastruktury za okres 2 miesięcy, Zarządca zażąda od niego przedstawienia gwarancji finansowej.

3.6. Gwarancja finansowa musi zostać przedstawiona przez Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika nie później niż na dziesięć dni przed pierwszym dniem miesiąca, w którym Aplikant uzyska przydzielenie zdolności przepustowej lub odpowiednio Przewoźnik rozpocznie wykorzystywanie przydzielonej zdolności przepustowej.

3.7. Zarządca może zaspokoić z gwarancji finansowej wszelkie przysługujące mu wobec Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika wymagalne wierzytelności wynikające z Umowy. Jeżeli w wyniku takiego zaspokojenia kwota gwarancji finansowej ulegnie zmniejszeniu, Aplikant lub odpowiednio Przewoźnik zobowiązany będzie, na żądanie Zarządcy, niezwłocznie uzupełnić kwotę gwarancji finansowej do wartości wynikającej z ust. 3.10 poniżej, nie później niż w ciągu 7 dni od otrzymania takiego żądania.

3.8. W razie nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie określonym w ust. 3.7 lub 3.8 powyżej, Zarządca wezwie Aplikanta lub odpowiednio Przewoźnika do przedstawienia lub uzupełnienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 7 dni lub odpowiednio dokonania płatności zaliczkowej w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania pod rygorem odmowy przyjmowania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, odmowy przydzielenia zdolności przepustowej lub odmowy umożliwienia wykorzystania zdolności przepustowej.

3.9. Wysokość wymaganej gwarancji finansowej odpowiada szacowanej wartości opłat brutto za zamówione usługi minimalnego dostępu do infrastruktury za okres dwóch miesięcy.

3.10. Termin ważności gwarancji instytucji musi obejmować rozkład jazdy 2021/2022 oraz dwa miesiące następujące po jego zakończeniu.

3.11. Kaucja, o której mowa w pkt 3.2a) niniejszego paragrafu nie podlega oprocentowaniu ani waloryzacji.

3.12. Tryb wpłacania i zwrotu kaucji określa Umowa o przydzielenie lub odpowiednio Umowa o wykorzystanie.

4. Informacje o bazie danych pojazdów trakcyjnych, dla których Zarządca posiada charakterystykę trakcyjną, można uzyskać pod adresem j.stysz@euterminal.pl

§12d. Wymogi obowiązujące Aplikantów

1. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z Zarządcą Umowy o przydzielenie.
2. Aplikant w celu skorzystania ze zdolności przepustowej dla realizacji przewozu, który kończy się na terenie bocznic lub obiektów infrastruktury usługowej obsługiwanych z układu torowego Zarządcy, ale nie będących w zarządzie Zarządcy, obowiązany jest przedstawić poświadczoną za zgodność z oryginałem kopię zgody użytkownika bocznicy lub odpowiednio operatora obiektu infrastruktury usługowej na przyjęcie pociągu lub manewru wnioskodawcy. Zgoda może być odnotowana przez użytkownika bocznicy lub odpowiednio operatora obiektu infrastruktury usługowej na kopii wniosku o dostęp.
3. Aplikant we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej określi szacowany czas korzystania z infrastruktury i przekaże inne dane wymagane przez Zarządcę w celu optymalizacji przepustowości infrastruktury kolejowej (np. czas trwania obsługi bocznicy/obiektu infrastruktury usługowej).
4. Aplikant na wezwanie Zarządcy przedstawi niezwłocznie dodatkowe informacje, które są konieczne do rozpoznania wniosku Aplikanta lub wykonania umowy o przydzielenie lub umowy o wykorzystanie.

12e. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz zmian rozkładu jazdy pociągów

PKP PLK opracowuje projekt RRJ na liniach zarządzanych przez PKP PLK oraz na linii zarządzanej przez Zarządcę nr 665 Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal i przekazuje Przewoźnikowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w Regulaminie PLK.

12f. Termin, po którym PKP PLK nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków o opracowanie IRJ, określony jako liczba dni lub godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu

Termin, po którym PKP PLK nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków o opracowanie IRJ, określa Regulamin PLK.

12g. Sposób prowadzenia procesu koordynacji i rozstrzygania sporów

1. W przypadku powstania kolizji pomiędzy wnioskami o przydzielenie tras pociągów złożonymi przez różnych Aplikantów, proces koordynacji i rozstrzygania sporów prowadzi PKP PLK zgodnie z Regulaminem PLK. Brak odpowiedzi Aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PKP PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, będzie traktowane jako akceptacja.
2. W przypadku powstania kolizji pomiędzy wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów oraz wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w celu postoju pojazdów kolejowych złożonymi przez różnych Aplikantów, Zarządca zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi Aplikantami.
3. Zarządca przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu. Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji Aplikant może zgłaszać uwagi i przedstawiać propozycje modyfikacji złożonych wniosków, które są uwzględniane przez Zarządcę w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.
4. Jeżeli w procesie koordynacji zainteresowani uczestnicy nie dojdą do porozumienia w zakresie rozwiązania kolizji, Zarządca przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej, udzielając pierwszeństwa temu Aplikantowi, którego obsługa spowoduje w ocenie Zarządcy optymalne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.

12h. Priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez Aplikanta

1. Opracowanie rozkładów jazdy oraz określenie priorytetów stosowanych na etapie opracowania rozkładu jazdy odbywa się z zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie PLK.
2. Szczegółowy tryb opracowywania RRJ przez PKP PLK określany jest w Regulaminie PLK.
3. Przyznawanie przepustowości dla przewozów technologicznych na potrzeby Zarządcy dokonywane jest w miarę potrzeb przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej.

12i. Zasady i kryteria przydzielania zdolności przepustowej obowiązujące w ramach współpracy z innymi zarządcami, w tym sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych

1. Zdolność przepustowa jest przydzielana na podstawie wniosków złożonych przez Aplikantów, którzy zawarli Umowę o przydzielenie.
2. PKP PLK opracowuje projekt RRJ na liniach zarządzanych przez PLK oraz na linii zarządzanej przez Zarządcę nr 665 Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal. Zasady i kryteria przydzielania zdolności przepustowej obowiązujące w ramach współpracy z innymi zarządcami, w tym sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych, określa Regulamin PLK.
3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów Przewoźnik składa do PKP PLK.
4. Aplikant nie może złożyć wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczącego różnych rodzajów zdolności przepustowej, jeżeli nie są one związane z następującymi po sobie czynnościami wykonywanymi ze składem pojazdów kolejowych.
5. Aplikant we wniosku może wskazać inne wnioski dotyczące przydzielenia zdolności przepustowej bezpośrednio poprzedzającej wnioskowaną dla tego samego składu pojazdów kolejowych.

12j. Zasady ustalania skomunikowań

Zarządca nie stosuje skomunikowania pomiędzy poszczególnymi pociągami i składami manewrowymi.

12k. Sposób postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w §7 ust. 11 pkt 1 Rozporządzenia, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniająca Zarządcę do odmowy przydzielenia Aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku

1. W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o opracowanie RJP, PLK przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi Aplikantami według zasad określonych w Regulaminie PLK.
2. Jeżeli nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach ze względu na ograniczoną zdolność przepustową na częściach linii przylegających do punktu styku linii kolejowych, postępowanie w tym zakresie prowadzi ta Strona, po której leży przyczyna wystąpienia braku zdolności przepustowej.
3. Za korzystanie w okresie przepełnienia z odcinków dróg kolejowych o niewystarczającej zdolności przepustowej może być pobierana podwyższona opłata podstawowa zgodnie z zasadami określonymi w art. 34 ust. 1-3 Ustawy.
4. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej zawarte są w załączniku nr 3 do niniejszego Regulaminu.
5. Zarządca, w przypadku stwierdzenia, że dany Aplikant przez następujące po sobie trzy miesiące kalendarzowe w danym roku wykorzystał mniej niż 70% zdolności przepustowej przydzielonej mu w ramach RRJ, może odmówić przydzielenia temu Aplikantowi zdolności przepustowej w kolejnych RRJ w całości albo w części.

6. W razie odmowy przydzielenia Aplikantowi zdolności przepustowej z powodu przepełnienia odcinka infrastruktury, Zarządca powiadamia go niezwłocznie o przyczynie odmowy podając jednocześnie możliwe warianty rozpatrzenia wniosku złożonego przez Aplikanta.

12l. Trasy katalogowe

Przydzielanie tras pociągów z katalogu PKP PLK z wykorzystaniem linii kolejowej zarządzanej przez Zarządcę określa Regulamin PLK.

12m. Sposób udostępniania Aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dla potrzeb indywidualnego rozkładu jazdy pociągów

Sposób udostępniania Aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dla potrzeb IRJ określa Regulamin PLK.

12n. Procedura akceptacji przez Aplikanta indywidualnego rozkładu jazdy pociągu

Procedura akceptacji przez Aplikanta IRJ określona jest w Regulaminie PLK.

12o. Progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu, której niedotrzymanie może spowodować utratę prawa do korzystania z trasy pociągu

Przewoźnik, który w okresie obejmującym 31 kolejnych planowanych przejazdów na danej trasie pociągu wykorzystał mniej niż 70% przydzielonej mu zdolności przepustowej, nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu. Zarządca stosuje przepisy określone w §15 ust. 4-8 Rozporządzenia.

§13. Tryb, warunki i terminy dokonywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów

W celu wprowadzenia zmian do RJP na linii kolejowej nr 665 Sosnowiec Maczki – Sławków Euroterminal, zainteresowany Aplikant składa PKP PLK wniosek o jego modyfikację / aktualizację na zasadach określonych w Regulaminie PLK. Tryb, warunki i termin wprowadzenia zmian w RJP na linii nr 665 określa Regulamin PLK.

§14. Sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru

1. Powiadamianie o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowej, którą zarządza Zarządca, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub łączności następuje za pośrednictwem strony internetowej www.euterminal.pl w szczególności w formie zamieszczenia Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów i prac manewrowych podczas remontu/naprawy.

2. Dodatkowo, informacje, o których mowa w ust. 1, będą przekazywane drogą elektroniczną (e-mail) do Aplikantów oraz do Przewoźników, na adresy podane w tych umowach.
3. Na terenie stacji znajdują się bramy wjazdowe, a w miejscach, gdzie skrajnia jest ograniczona, skrajniki. Miejsca te określone są w Regulaminie Technicznym Stacji Sławków Euroterminal. Nie są to jednak urządzenia kontrolne/diagnostyczne taboru.

§15. Procedury układania i podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramów remontów

1. Zasady opracowania harmonogramów remontów planowanych i nieplanowanych.

1.1. W przypadku, gdy Zarządca zaplanuje wykonanie remontów planowych infrastruktury, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem danego roku kalendarzowego udostępni na swojej stronie internetowej harmonogram planowanych remontów, wskazujący na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane.

1.2. Na podstawie sporządzanego corocznie protokołu stanu technicznej sprawności stacji Sławków Euroterminal, Zarządca ocenia potrzebę przeprowadzenia remontu infrastruktury kolejowej. W razie potrzeby przeprowadzenia remontu Zarządca opracowuje projekt harmonogramu, o którym mowa w ust. 1.1. Zarządca udostępnia harmonogram na swojej stronie internetowej.

1.3. Jeśli Zarządca nie zaplanuje żadnych remontów w kolejnym roku kalendarzowym, haromonogram, o którym mowa w pkt 1.1. powyżej, nie będzie sporządzany i zamieszczany na stronie internetowej.

1.4. Wszelkie zmiany harmonogramu, o którym mowa w pkt 1.1. powyżej, jakie zostaną dokonane w ciągu roku kalendarzowego, którego on dotyczy, będą zamieszczane na stronie internetowej Zarządcy, a Przewoźnicy, z którymi Zarządca zawarł Umowy, będą o tych zmianach informowani na piśmie lub za pomocą poczty elektronicznej.

1.5. W przypadku, gdy zajdzie potrzeba przeprowadzenia nieplanowanego remontu, w tym napraw awaryjnych, Zarządca poinformuje o tym na piśmie lub e-mailowo Przewoźników, z którymi zawarł Umowy, a także zamieści stosowną informację na swojej stronie internetowej. Zarządca przygotuje harmonogram nieplanowanego remontu (wskazujący na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane) i zamieści go na swojej stronie internetowej.

2. Długoterminowe planowe zamknięcia torowe będą odbywały się w przerwach niekolidujących z rozkładem jazdy pociągów. O ewentualnych utrudnieniach z tym związanych Przewoźnicy zostaną poinformowani z dwutygodniowym wyprzedzeniem.

§16. Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, zapewniające podjęcie wszelkich koniecznych kroków, aby przywrócić normalną sytuację, w tym plan postępowania w przypadkach wymagających powiadamiania właściwych organów

1. W przypadku zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych awarią techniczna lub wypadkiem Zarządca informuje niezwłocznie o tym zainteresowanych Aplikantów, którzy mają przydzieloną zdolność przepustową na infrastrukturze, na której wystąpiła awaria techniczna lub wypadek.

2. W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Zarządcy, Przewoźnik i Zarządca zobowiązują się do postępowania zgodnego z przepisami prawa, w tym w szczególności Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych ESr-8.
3. Szczegółowy plan postępowania w przypadkach wymagających powiadamiania właściwych organów określa procedura Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Zarządcy: P/17 - Gotowość i postępowanie w przypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia / zdarzenia.
4. O wystąpieniu zakłóceń, utrudnień eksploatacyjnych (w tym o ograniczeniach związanych z robotami, ograniczeniach prędkości, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym itp.) mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną, Zarządca powiadamia zainteresowanych, tj. Aplikantów, z którymi Zarządcę łączy Umowa o przydzielenie oraz Przewoźników, z którymi Zarządcę łączy Umowa o wykorzystanie, na adresy podane w tych umowach za pomocą poczty elektronicznej, a w razie pilnej konieczności - telefonicznie. Zgodnie z przepisami Ustawy Zarządca jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego na całości lub części infrastruktury kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub przewozu.
5. Przewoźnik i Zarządca zobowiązują się do:
    1) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń;
    2) współdziałania przy usuwaniu skutków zdarzeń w celu przywrócenia ruchu kolejowego;
    3) niesienia pomocy poszkodowanym;
    4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków kolejowych.
6. Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Zarządcę z udziałem Przewoźnika.
7. Niewskazanie przez Przewoźnika osób, które z ramienia Przewoźnika będą brały udział w pracach komisji kolejowej, albo odmowa uczestnictwa w komisji nie stanowi przeszkody dla prac komisji; ustalenia komisji w takiej sytuacji są wiążące dla Przewoźnika i Zarządcy.
8. Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych ESr-8, przy czym ustalenia komisji kolejowej następują w formie protokołu ustaleń końcowych, uzgadnianego przez przedstawicieli stron Umowy i zawierającego w szczególności:
    1) ustalenie okoliczności, przyczyn i końcową kwalifikację zdarzenia;
    2) wyszczególnienie i rozmiar szkód i strat z tytułu następstw zdarzenia;
    3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
9. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i podpisanym protokole ustaleń końcowych, Przewoźnik i Zarządca zobowiązani są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia i niesienia pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia.

Ustalenie powstałych w wyniku zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu) strat i odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych ESr-8.

10. W przypadku wystąpienia zakłóceń, Zarządca podejmuje działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
11. Jeżeli wystąpią odstępstwa od RJP spowodowane zdarzeniem lub wypadkiem z winy Przewoźnika, to Przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do Zarządcy oraz innych użytkowników za wynikłe utrudnienia w eksploatacji infrastruktury.
12. Za wszelkie odstępstwa od RJP wynikłe z powodu utrudnień eksploatacyjnych z winy Zarządcy Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności.
13. Zarządca ma prawo, w razie wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych o charakterze nagłym, do użycia pojazdu kolejowego Przewoźnika w celu usunięcia ze szlaku (ściągnięcia do najbliższego miejsca, w którym istnieją warunki do jego odstawienia) uszkodzonego pojazdu kolejowego tego lub innego Przewoźnika.
14. Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów usunięcia skutków zdarzeń i trudności eksploatacyjnych powstałych z przyczyn leżących po jego stronie.
15. Płatności z tytułu zobowiązań powstałych w związku z ust. 10 i 11 regulowane są według zasad określonych w Umowie.
16. Podmiot powodujący zanieczyszczenia środowiska ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska i ma obowiązek pokrycia kosztów rekultywacji gruntu lub usunięcia innej wyrządzonej szkody.

§17. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawnionych pracowników Zarządcy

Zarządca ma prawo:

1) do dokonywania czynności sprawdzających i kontrolnych, przez swoich upoważnionych pracowników, pociągów, pojazdów kolejowych, Pracowników Przewoźnika oraz dokumentacji przewozowej i stanu technicznego taboru Przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu;
2) niedopuszczenia do przejazdu pociągu lub zatrzymania pociągu w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących pociągu lub obsługujących go osób, w odniesieniu do przepisów, instrukcji, Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zasad wynikających z niniejszego Regulaminu i umów;
3) dokonania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych przez Pracowników Przewoźników na obszarze kolejowym Zarządcy;
4) żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umów w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia Umowy lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.

§18. Progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu przydzielonej na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, której przekroczenie przez przewoźnika upoważnia Zarządcę do pozbawienia go prawa do jej wykorzystania

Przewoźnik, który w okresie obejmującym 31 kolejnych planowanych przejazdów na danej trasie pociągu wykorzystał mniej niż 70% przydzielonej mu zdolności przepustowej, nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu. Zarządca stosuje przepisy określone w §15 ust. 4-8 Rozporządzenia.

§19. Sposób ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej

1. Obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat.
   1.1. System pobierania opłat i sposób ustalania stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej został opracowany na podstawie Ustawy, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu oraz Rozporządzenia.
   1.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, manewrowej i stawki opłat dodatkowych po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zostały opublikowane na stronie internetowej Zarządcy www.euterminal.pl
   1.3. Opłata podstawowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra (długość linii Zarządcy liczona do osi stacji wynosi 3,800 km).
   1.4. Opłata manewrowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość i stawki jednostkowej zależnej od masy określonej dla przejazdu na odległość jednego kilometra (średnia odległość do punktów ładunkowych, bocznic wynosi 2,000 km).
   1.5. Całkowita masa brutto pociągu (t) jest sumą masy brutto wszystkich pojazdów kolejowych w składzie pociągu (w tym lokomotyw).
   1.6. Przy wyznaczaniu masy brutto pociągu przyjmuje się, że jedna lokomotywa ma masę 100 ton.
2. Projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13 Ustawy, wraz z wynikami analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 Rozporządzenia.
   2.1. Cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13 Ustawy, stanowi Załącznik nr 4 do niniejszego Regulaminu.
   2.2. Zarządca nie sporządził analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 Rozporządzenia.
3. Sposób ustalania kategorii linii kolejowej.
   3.1. Kategoria linii ustalona została na podstawie przedstawionych parametrów techniczno-eksploatacyjnych:
      1) obciążenie przewozami;
      2) prędkość pociągów;

3) dopuszczalny nacisk osi.

3.2. Na terenie zarządcy linie kolejowe zakwalifikowano do kategorii drugorzędne, rozróżnia się dwie klasy torów: klasa 4 – dotyczy torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych i klasa 5 – dotyczy pozostałych torów stacyjnych. Klasy torów określono na podstawie rzeczywistych wielkości parametrów:

- obciążenie przewozami w granicach 4 – 8 Tg/rok;
- maksymalna prędkość 30 km /h;
- dopuszczalne naciski osi lokomotywy i wagonów 221 kN.

4. Podział rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1 Rozporządzenia.

4.1. Zarządca nie dokonał podziału rynku przewozów, gdyż po infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez Zarządcę prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy.

4.2. Przewozy towarowe nie są dzielone na rodzaje (ze względu na przewożony ładunek) przy ustalaniu stawki.

5. Wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1 Rozporządzenia, w podziale na rodzaje przewozów.

5.1. Zarządca obecnie nie prowadzi klasyfikacji pod względem rodzajów wykonywanych przewozów, ponieważ na infrastrukturze zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. prowadzony jest obecnie wyłącznie ruch towarowy.

6. Informacja, czy stawki jednostkowe są ustalane w oparciu o stan faktyczny czy planowany.

6.1. Zarządca stawki jednostkowe ustala w oparciu o stan faktyczny.

7. Oświadczenie, że jednakowe zasady pobierania opłat obowiązują wszystkich przewoźników.

7.1. Zarządca oświadcza, że jednakowe zasady pobierania opłat obowiązują wszystkich Przewoźników.

8. Informacje na temat opłat, w których sprawie zarządca podjął już decyzję oraz zmian przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat.

8.1. System opłat, o którym mowa w niniejszym Regulaminie nie ulegnie zmianie w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.

8.2. Zarządca nie posiada informacji o przewidywanych zmianach w ciągu najbliższych pięciu lat.

§20. Wzór umowy ramowej, jeżeli Zarządca oferuje ich zawieranie

Zarządca nie oferuje zawierania umowy ramowej.

§21. Procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie (i) spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz (ii) planu wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 Ustawy

1. Spory i odwołania w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury będą rozstrzygane przez Zarząd Zarządcy, z zastrzeżeniem ust. 6.
2. Spory i odwołania w zakresie spraw związanych z planem wykonania kierowane będą rozstrzygane przez Zarząd Zarządcy, z zastrzeżeniem ust. 6.
3. Wnioski i odwołania składa się w formie pisemnej w siedzibie Zarządcy ze szczegółowym opisaniem sprawy i uzasadnieniem oraz proponowanym rozwiązaniem.
4. W przypadku braków uniemożliwiających rozpoznanie wniosku lub odwołania Zarządca wzywa do ich usunięcia w terminie 7 dni pod rygorem pozostawienia pisma bez rozpoznania.
5. Spory i odwołania kierowane do Zarządu Zarządcy będą rozstrzygane w terminie 10 dni roboczych od dnia wpływu wniosku lub odwołania, a w przypadku braków uniemożliwiających rozpoznanie wniosku lub odwołania, w terminie 10 dni roboczych od ich usunięcia zgodnie z żądaniem Zarządcy.
6. Za zgodą stron, spory mogą zostać poddane pod rozstrzygnięcie bezstronnej osoby trzeciej (arbitra) wskazanej przez Zarządcę. Ustalenie czy rozstrzygniecie arbitra jest wiążące dla stron oraz sposób podziału kosztów postępowania, w tym wynagrodzenia arbitra, strony ustalają na piśmie w terminie 5 dni roboczych od dnia wyrażenia przez strony zgody na poddanie sporu rozstrzygnięciu przez arbitra. W przypadku nieustalenia w tym terminie powyższych zasad i nieprzedłużenia tego terminu przez strony, oświadczenie stron o poddaniu sporu pod rozstrzygnięcie osoby trzeciej wygasa. W takiej sytuacji spór rozstrzyga Zarządca.
7. Powyższe procedury rozstrzygania sporów i odwołań nie wyłączają skorzystania ze środków ochrony prawnej przewidzianych w bezwzględnie obowiązujących przepisach prawa.

§22. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią Zarządcy, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych, warunki dostępu oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej

1. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią i ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowej normalnotorowej zawiera Załącznik nr 1 do Regulaminu. Schematyczne usytuowanie infrastruktury usługowej połączonych z siecią Zarządcy określa Załącznik 5 do Regulaminu (plan schematyczny). Ponadto aktualny wykaz obiektów infrastruktury wraz z linkami do Regulaminów dostępu do Obiektów Infrastruktury usługowej zamieszczone są na stronie internetowej Zarządcy: www.euterminal.pl .
2. Wykaz usług świadczonych w ramach infrastruktury usługowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. oraz opis obiektu zawarte są w Regulaminie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „Stacja Sławków Euroterminal", który jest udostępniony na stronie internetowej www.euterminal.pl .
3. Wykaz usług świadczonych w ramach infrastruktury usługowej zarządzanej przez Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka Sp. z o.o. oraz opis obiektu zawarte są w Regulaminie

dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka", który jest udostępniony na stronie internetowej www.tpsm.pl .

§23. Procedurę uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską

Linie kolejowe zarządzane przez Zarządcę nie obejmują przejść granicznych z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską.

§24. Zasady wprowadzania komunikacji zastępczej

Po infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez Zarządcę nie są prowadzone przewozy pasażerskie, w związku z tym nie przewiduje się wprowadzania komunikacji zastępczej.

§25. Tryb, termin i sposób wprowadzania zmian i aktualizacji regulaminu sieci w przypadku wystąpienia takiej konieczności

1. Zmiany do niniejszego Regulaminu dokonywane są po uprzednich konsultacjach z Aplikantami, z którymi Zarządca zawarte ma obowiązujące umowy o przydzielenie oraz z Przewoźnikami, z którymi Zarządca ma zawarte Umowy o wykorzystanie. Zmiany te wchodzą w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Zmiany wynikające z powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
3. Konsultacje przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu należy przesłać na adres info@euterminal.pl
4. Uzupełnienia i zmiany do Regulaminu, po konsultacjach z Aplikantami i Przewoźnikami, będą ogłaszane i umieszczane na stronie internetowej Zarządcy www.euterminal.pl
5. Nieodniesienie się w terminie 14 dni kalendarzowych do proponowanej zmiany w Regulaminie oznacza jej akceptację.

§26. Monitorowanie punktualności pociągów. Plan wykonania.

1. Zarządca monitoruje punktualność pociągów.
2. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny, z uwzględnieniem następujących zasad:
   2.1. Zarządca dokonuje, w uzgodnieniu z przewoźnikami, podziału przyczyn opóźnień pociągów zgodnie z przepisami Rozporządzenia na następujące grupy: przyczyny, za które odpowiada Zarządca; przyczyny, za które odpowiadają inni zarządcy lub przewoźnicy; przyczyny, za które nie odpowiadają ani zarządcy ani przewoźnicy. Jeżeli to możliwe, Zarządca przypisuje przyczynę opóźnienia pociągu jednemu podmiotowi,

w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.

2.2. Po wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnienia pociągu Zarządca informuje o niej Przewoźnika. Jeśli w danym przypadku przyczyna opóźnienia została ustalona i wskazywała na przyczyny leżące po stronie Przewoźnika, to na tym Przewoźniku ciąży obowiązek udowodnienia, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, jeśli kwestionuje przypisanie mu odpowiedzialności za dane opóźnienie. Wątpliwości co do sposobu kwalifikacji opóźnienia pociągu rozstrzyga wiążąco Zarządca. Przewoźnik przed wystawieniem noty obciążeniowej dla Zarządcy jest obowiązany uzgodnić jej wysokość z Zarządcą.

3. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi towarowe Przewoźnika przeznaczone do przewozu rzeczy, dla których wielkość opóźnienia na przyjeździe na lub odjeździe ze stacji Sławków Euroterminal nie przekracza 15 minut.

4. W okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, procentowy udział pociągów Przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika nie może być niższa niż 70 %.

5. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu wynosi 5,58 zł. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu ustalona jest jako iloraz kosztów bezpośrednich związanych z udostępnianiem infrastruktury i iloczynu ilości pociągów i średniego czasu przejazdu w przeliczeniu na jedną minutę.

6. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi kolejowemu za opóźnienie pociągu uprawnieni są Przewoźnicy, których pociągi ukończyły jazdę na stacji Sławków Euroterminal lub rozpoczęły jazdę na stacji Euroterminal Sławków z opóźnieniem większym niż 15 minut, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu oraz z wyłączeniem pociągów opóźnionych z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, który uruchomił pociąg podlegający opóźnieniu oraz z wyłączeniem pociągów, za opóźnienia których nie odpowiadają ani Zarządca ani inni przewoźnicy.

7. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień uprawniającej do otrzymania rekompensaty przyjmuje się różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do stacji Sławków Euroterminal a czasem rozkładowego przyjazdu w przypadku pociągów kończących bieg na stacji Sławków Euroterminal, albo różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego odjazdu ze stacji Sławków Euroterminal a czasem rozkładowego odjazdu w przypadków pociągów rozpoczynających bieg na stacji Sławków Euroterminal.

8. Zarządca zarządza procesem wypłaty rekompensat z uwzględnieniem następujących zasad:

   a. **Przewoźnik kolejowy,** który powoduje opóźnienie pociągu, **za pośrednictwem zarządcy**, wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony, rekompensatę.

   b. Zarządca wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w ust. 6 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez Zarządcę (w tym jego podwykonawców). Zarządca wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociągi spełniające warunki opisane w ust. 6 powyżej zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez innego przewoźnika kolejowego, rekompensatę wpłaconą zarządcy przez przewoźnika kolejowego, który powoduje opóźnienie pociągu. Warunkiem

wypłaty rekompensaty przewoźnikowi opóźnionemu przez innego przewoźnika jest uprzednia wpłata rekompensaty Zarządcy przez przewoźnika opóźniającego.

c. Przewoźnik wpłaca Zarządcy rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników kolejowych, o których mowa w ust. 6 powyżej w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie.

d. Według określonego zgodnie ust. 2 procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, Zarządca ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 6 poniżej.

e. Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem dokumentacja, zgodnie z ust. 2 powyżej. W przypadkach spornych stanowisko Zarządcy jest wiążące dla Przewoźnika.

f. Rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym.

§27. Postanowienia końcowe

1. Regulamin został opracowany na podstawie art. 32 Ustawy oraz Rozdziału 12 Rozporządzenia.
2. Korzystanie z usług i infrastruktury Zarządcy oznacza akceptację niniejszego Regulaminu.
3. Na podstawie art. 36 Ustawy, Regulamin nie dotyczy infrastruktury kolejowej obejmującej szerokość torów 1520 mm, którą zarządza Zarządca.
4. Załączniki do Regulaminu stanowią jego integralną część.
5. Zarządca będzie aktualizował charakterystykę infrastruktury kolejowej objętej Regulaminem co najmniej raz w roku, zgodnie z danymi ujętymi w RINF.
6. Uwagi oraz zapytania dotyczące Regulaminu można zgłaszać na adres: info@euterminal.pl lub telefonicznie pod numer tel. +48-32-7142438.

§28. Okres obowiązywania

Regulamin obowiązuje w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.

Załącznik nr 1

Wykaz udostępnionych torów w stacji Sławków Euroterminal"

Nr	Nazwa toru lub jego przeznaczenie	Długość ogólna			Długość użyteczna			Kategoria toru	Dopuszczalny nacisk na oś [kN]	Dopuszczalna prędkość w km/h	Powierzchnia placu ładunkowego/ rampy [m²]	NR stanowiska (obiektu infrastruktury usługowej) i odległość od osi stacji do punktu przeładunkowego w km	Oświetlenie [jest / nie ma]
		od	do	mb	od	do	mb						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	komunikacyjny	SR3	SR121	1227,47	U113	TM_10	720,62	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
1a	dojazdowy	R51	SR3	413,45				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
2	przyjazdowy	SR3	PR114	895,64	U7	W4	698,95	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
3	wyjazdowy	PR6	PR112	743,97	U112	SEM_Bm	635,66	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
4	przyjazdowy	PR7	PR115	881,02	U8	W4	697,63	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
5	przyjazdowy	PR4	PR112	825,24	U6	W4	630,24	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	nie
6	wyjazdowy	SR8	PR116	864,42	U116	TM_Cm	720,98	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	nie
8	wyjazdowy	PR9	PR117	875,45	U10	TM_Dm	724,98	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	nie
9	wyciągowy	SR3	KO	802,74	PP	TM_1	368,05	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	nie

10	komunikacyjny	PR10	PR119	874,92	U118	TM_11	709,25	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	100	18 (2,0 – od str. CSR1; 1,9 od CSR) Tor postojowy – 1,8 - od str. CSR1; 2,0 od str. CSR	nie
10a	objazdowy	PR5	PR11	188,51				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	nie
11	ładunkowy	PR2	KO	1078,28	TM_9	PP	950,08	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	33 675	12 - Płyta kontenerowa – (odległość od osi torów gr. Przyj. – wyjazd do osi toru nr 11 - 2,0 km)	tak
12	naprawczy	PR118	KO	613,37	U118	PP	539,41	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Pkt przeładunkowy wag.-sam. opcjonalnie wag. -plac	19 (1,6)	nie
13	przyjazdowo-odjazdowy przeładunkowy	PR1	PR55	1258,49	U53 PD	TM_G13^{m} TM_F13^{m}	-856,41 835,19	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30	33 675	12 - Płyta kontenerowa – (odległość od osi torów gr. przyj. – wyjazd do osi toru nr 13 - 2,0 km)	nie
13a	wyciągowy	PR55	PR39	318,74				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	17 325	13 dojazd od str. CSR - 2,6 km	nie
13b	wyciągowy	PR39	KO	121,52	PR39	PP	113,04	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	17 325	14 objazd od str. CSR - 2,8 km	nie
14	przyjazdowo-odjazdowy przeładunkowy	PR53	PR55	983,94	U53 PD	TM_G14^{m} TM_F14^{m}	854,39 833,02	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30	33 675	12 - Płyta kontenerowa – (odległość od osi torów gr. Przyj. – wyjazd do osi toru nr 14 - 2,0 km)	tak
15	ładunkowy	PR15	PR30	991,81	U236	PR30	346,84	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	6 640	6 - 2,0 km	nie
15a	komunikacyjny	PR30	PR39	433,82				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Pkt przeładunkowy	11-2,4 km	nie

16	komunikacyjny	R8	PR12	421,92				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	nie
17	ładunkowy	PR17	KO	1494,17	U54	PP	1387,87	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Rampa pkt przeład. wag. tor normalny – wag. tor szeroki 10 260	5 - 1,6 km 7 - 2,0 km 9 - 2,5 km 10 - 2,8 km	nie nie
17a	ładunkowy	PR17	KO	419,93	PD	PP	197,09	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Rampa, Magazyn 4 861	4 - 1,7 km Rail&Sea	nie
18	odstawczy	PR13 teren ES	KO KO	704,94 677,11	PR12	PP	499,04	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	20 000	17 - 1,1	nie
19	ładunkowy	PR30	KO	253,53	PD	KO	201,00	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Magazyn 7 444	8 - 2,4	nie
21	ładunkowy	PR16 PR16	WK21a teren ES	1217,31 1212,86	U18	Wk21a	1046,57	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	34 650	1- 2,0 2- 2,4	nie
25	ładunkowy	PR19 Teren	KT ES	265,55 180,95	PD	PP	206,56	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20			nie
27	ładunkowy	PR18 Teren	KT ES	487,98 249,54	PD	gr.dz.	158,18	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20			nie
32	odstawczy	PR104	KO	531,28	U103	PP	388,83	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Pkt przeładunkowy wag.-sam. opcjonalnie wag. -plac	19 - 1,7 Tor postojowy - 1,6	nie
33	odstawczy	PR102	PR26	420,86	U102	KO	317,13	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		Tor postojowy - 1,6	nie
34	odstawczy	PR103	KO	460,24	U102	KO	317,08	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		Tor postojowy - 1,6	nie
36	ładunkowy	PR70	KO	255,53	PD	PP	90,86	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	14 966	ETG – 2,0	nie

40a	wagowy	SR121	PR158	404,58	-	-	-	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	tak
41	komunikacyjny	SR121	PR158	404,64	U121cd	U160	250,07	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	tak
48	dojazdowy	PR164	PR70	171,86	-	-	-	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	nie
49	ładunkowy	ko	s70	23,60				Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		ETG – 1,9	nie
51	trakcyjny	PR174	KO	95,60	U174	KO	45,75	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		-	nie
53	trakcyjny	PR160	KO	345,12	KR174	KO	91,84	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		25 - 1,7 LOKOMOTYWOWNIA	nie
55	naprawczy	PR168	KO	255,24	U176	KO	37,62	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		ETG - 1,8	nie
56	naprawczy	PR176	KO	189,38	-	-	-	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20		ETG – 1,8	nie
100	wyciągowy	PR158	KO	638,64	U 155	PP	559,12	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	30		-	nie
ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ DO PUNKTÓW OPERACYJNYCH „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" SP. Z O.O.												**2,200**	
TORY NA TERENIE AMERIGAS POLAND SP. Z O.O.													
21a	ładunkowy	WK21a	ko	338	bw	ppko	296	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20	99 999	AMERIGAS – 2,6	nie
TORY NA TERNIE TERMINALI PRZEŁADUNKOWYCH SŁAWKÓW MEDYKA (TPSM)													
18	odstawczy	PR13 teren	KO TPSM	704,94 27,83	PR12	PP	499,04	Drugorzędna	22,5 Mg (221kN/oś)	20	20 000	17 - 1,1 km	nie
22	technologiczny	PR13	KT	390,67	U13	KT	341,01	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20		TPSM - 1,3 km	nie
24	technologiczny	PR13	KT	390,58	U13	KT	340,78	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20		TPSM - 1,3 km	nie

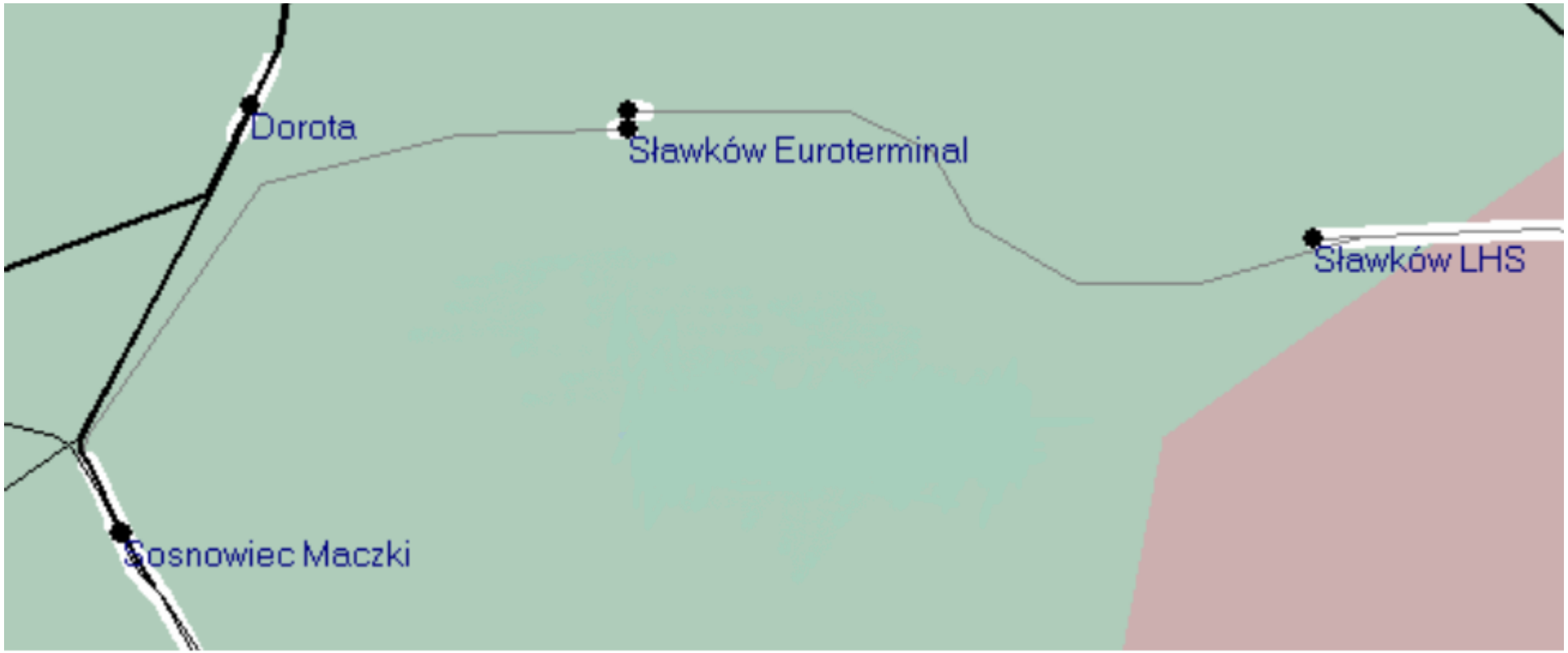
330	dojazdowy	SR121	PR303	399,92	-	-	-	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20		TPSM - 1,3 km	nie
331	zdawczo-odbiorczy i przeładunkowy	PR303	KO	1624,17	KR303	PP	1581,52	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20	Kanał wyładow.	TPSM - 1,3 km	nie
											249 811,0 Pkt wyład./ załad. na plac przeład. wag. tor normalny – wag. tor szeroki	TPSM - 1,3 km	nie
ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ DO PUNKTÓW OPERACYJNYCH TERMINALI PRZEŁADUNKOWYCH SŁAWKÓW MEDYKA												**1,26**	
TORY NA TERNIE ARGALI LS SP. Z O.O.													
25	ładunkowy	PR19 Teren	KT TCC	265,55 84,60	PD	PP	206,56	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20		Odległość od osi stacji ES do granicy bocznicy – 1,6 km	nie
27	ładunkowy	PR18 Teren	KT TCC	487,98 238,44	PD	gr.dz.	158,18	Znaczenia miejscowego	22,5 Mg (221kN/oś)	20		Odległość od osi stacji ES do granicy bocznicy – 1,7 km	nie
ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ DO BOCZNICY ARGALI LS SP. Z O.O.												**1,65**	
ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ DO WSYZTKICH PUNKTÓW												**2,00**	

OBJAŚNIENIA:

Wk - wykolejnica
SEM - semafor
W4 - wskaźnik zatrzymania

KT - koniec toru
ST - skrzyżowanie torów
KR - koniec rozjazdu
PR - początek rozjazdu
SR - środek rozjazdu krzyżowego

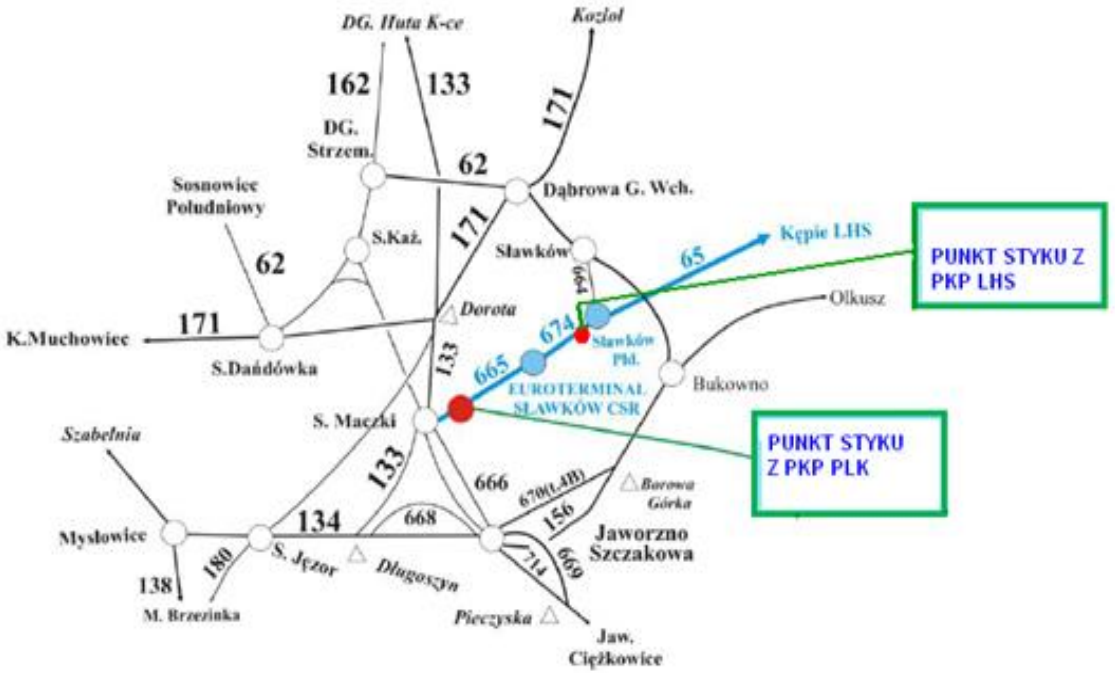
U - ukres
KO - kozioł oporowy
PP - podsypka piaskowa
PD - przejazd drogowy
TM - tarcza manewrowa


Dorota
Sławków Euroterminal
Sławków LHS
Sosnowiec Maczki

Załącznik nr 2b

Punkty styku linii Zarządcy „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. z sąsiednimi Zarządcami.

PUNKTY STYKU LINII ZARZĄDCY "EUROTERMINAL SLAWKÓW" SP. Z O. O.
Z SĄSIEDNIMI ZARZĄDCAMI:
- PKP PLK S.A.
- PKP LHS SP. Z O. O.



Załącznik nr3

Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

1. Organizatorem aukcji jest personel uprawniony do występowania w imieniu Zarządcy do przeprowadzania aukcji, tj. Dyrektor Operacyjny, który powołuje zespół do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej.
2. Przewodniczącym zespołu do przeprowadzenia aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej jest Dyrektor Operacyjny.
3. Przedmiotem aukcji jest kwota podwyższenia stawki jednostkowej dostępu do przepełnionej infrastruktury kolejowej określonej w zaproszeniu do udziału w aukcji.
4. Do udziału w aukcji zapraszani są wnioskodawcy zainteresowani wykorzystaniem przepełnionej infrastruktury kolejowej, którzy złożyli kolidujące wnioski o przydzielenie tras pociągów.
5. Warunkiem dopuszczenia wnioskodawcy do aukcji jest przedstawienie organizatorowi aukcji, przed jej rozpoczęciem, upoważnienia do reprezentowania wnioskodawcy.
6. Aukcja odbywa się w miejscu i terminie ustalonym w zaproszeniu do udziału w aukcji.
7. Aukcja prowadzona jest tylko z udziałem przybyłych zaproszonych do udziału w aukcji wnioskodawców. Nie będą rozpatrywane oferty pisemne.
8. Aukcja polega na:
   1) ustaleniu deklarowanej przez Aplikantów dla poszczególnych tras pociągów kwotę podwyższenia opłaty podstawowej;
   2) ustaleniu kwoty podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie odstępstw od wymagań określonych we wniosku.
9. Zakończenie licytacji poprzedza trzykrotne potwierdzenie przez prowadzącego licytację ostatniej licytowanej kwoty podwyższenia stawki jednostkowej.
10. Do obowiązków przewodniczącego aukcji należy w szczególności:
    1) sprawdzenie obecności zainteresowanych wnioskodawców i dostarczonych upoważnień;
    2) scharakteryzowanie sytuacji powstałej po zakończeniu procesu koordynacji na linii kolejowej uznanej za przepełnioną;
    3) ustalenie wnioskodawców, którym przydzielono trasy pociągów i kwoty podwyższenia stawki jednostkowej.
11. Trasa pociągu przydzielana jest wnioskodawcy, który:
    1) zaoferował najwyższą kwotę podwyższenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej w przypadku przeprowadzenia licytacji;
    2) zgłosił się jako jedyny do udziału w aukcji;
    3) przewiduje największą pracę eksploatacyjną na sieci zarządzanej przez Zarządcę z wykorzystaniem tej trasy w przypadku braku propozycji podwyższenia stawki jednostkowej dla przejazdu po przepełnionej infrastrukturze kolejowej w okresie przepełnienia lub niezgłoszenia się do aukcji żadnego z zainteresowanych wnioskodawców.

12. Organizator aukcji sporządza protokół z przebiegu aukcji ze wskazaniem wnioskodawcy, któremu przydzielono wolną zdolność przepustową. Protokół z aukcji powinien być podpisany przez przedstawicieli organizatora aukcji oraz przedstawicieli wnioskodawców.
13. Uczestnicy aukcji mogą wnosić uwagi dotyczące aukcji w protokole z aukcji.
14. Protokół z aukcji przekazywany jest wszystkim wnioskodawcom biorącym udział w aukcji.
15. Skargi dotyczące przeprowadzonej aukcji należy składać najpóźniej 3 dni po otrzymaniu protokołu z aukcji na adres Zarządcy.
16. Kwota podwyższenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla przejazdu po przepełnionej infrastrukturze kolejowej w okresie przepełnienia, ustalona na podstawie ust. 13, zostanie uwzględniona w Umowie o przydzielenie.

Załącznik nr 4
Cennik na RJP 2021/2022

CENNIK
OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ O SZEROKOŚCI 1435 MM ZARZĄDZANEJ PRZEZ „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" SP. Z O.O.

obowiązującego od 12 grudnia 2021r.

OPŁATA ZA OBSŁUGĘ WNIOSKU

W przypadku nieprzydzielenia zdolności przepustowej przewoźnikowi kolejowemu „Euroterminal Sławków" Sp. z o.o., zwana dalej ES, będzie pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w wysokości 100 zł. Opłata nie będzie pobierana w sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie zostanie przydzielona z przyczyn leżących po stronie ES.

SPOSÓB USTALANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY PODSTAWOWEJ NA PODSTAWIE STAWEK CZĄSTKOWYCH I WSPÓŁCZYNNIKÓW KORYGUJĄCYCH WRAZ Z OKREŚLENIEM ICH WARTOŚCI

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Opłata podstawowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy brutto pociągu w poszczególnych przedziałach mas pociągu dla jednej drugorzędnej kategorii linii (1)

Całkowita masa brutto [t]	Współczynnik różnicujący śr. stawkę	Całkowita masa brutto [t]	Współczynnik różnicujący śr. stawkę	Całkowita masa brutto [t]	Współczynnik różnicujący śr. stawkę
poniżej 101	0,70	1201-1300	1,30	2401-2500	1,89
101-200	0,75	1301-1400	1,35	2501-2600	1,94
201-300	0,80	1401-1500	1,39	2601-2700	1,99
301-400	0,85	1501-1600	1,44	2701-2800	2,04
401-500	0,90	1601-1700	1,49	2801-2900	2,09
501-600	0,95	1701-1800	1,54	2901-3000	2,14
601-700	1,00	1801-1900	1,59	3001-3100	2,18
701-800	1,05	1901-2000	1,64	3101-3200	2,23
801-900	1,10	2001-2100	1,69	3201-3300	2,28
901-1000	1,15	2101-2200	1,74	3301-3400	2,33
1001-1100	1,20	2201-2300	1,79	3401-3500	2,38
1101-1200	1,25	2301-2400	1,84	Powyżej 3501	2,43

Wielkości stawek cząstkowych

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej określono tylko dla jednego rodzaju pociągów, ponieważ po linii kolejowej 665 zarządzanej przez ES kursują tylko pociągi towarowe trakcją spalinową.

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustalono jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej określonej jako drugorzędna kategorii linii kolejowej i ponieważ infrastruktura ES jest niezelektryfikowana, jednej spalinowej trakcji pociągu (innej niż elektryczna), dla której wartość wynosi 0 zł/pociągokilometr.

Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

a) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od całkowitej masy brutto pociągu;

b) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, który dla ES wynosi 1, z uwagi na określoną jedną drugorzędną kategorię linii kolejowej.

Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych wynosi **65,06** zł/pockm, dla której średnia wartość masy pociągu wynosi 639,41.

Zarządca skorzystał z przysługującego mu prawa określonego w § 21 ust. 19 ww. rozporządzenia i odstąpił od przeprowadzenia analizy rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, przyjmując wartość tego składnika na poziomie 0 zł/pockm.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń uzyskano wielkości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (zł/pockm) dla jednej kategorii linii po torze o prześwicie 1435 mm.

Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty podstawowej	Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty podstawowej	Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty podstawowej
poniżej 101	45,54	1201-1300	84,33	2401-2500	122,88
101-200	48,80	1301-1400	87,55	2501-2600	126,09
201-300	52,05	1401-1500	90,76	2601-2700	129,31
301-400	55,30	1501-1600	93,97	2701-2800	132,52
401-500	58,56	1601-1700	97,18	2801-2900	135,73
501-600	61,81	1701-1800	100,40	2901-3000	138,94
601-700	65,06	1801-1900	103,61	3001-3100	142,15
701-800	68,27	1901-2000	106,82	3101-3200	145,37
801-900	71,49	2001-2100	110,03	3201-3300	148,58
901-1000	74,70	2101-2200	113,24	3301-3400	151,79
1001-1100	77,91	2201-2300	116,46	3401-3500	155,00
1101-1200	81,12	2301-2400	119,67	Powyżej 3501	158,22

SPOSÓB USTALANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY MANEWROWEJ

Średnią stawkę zależną od masy i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy wynosi: **130,89** zł/pockm, dla której średnia wartość masy składu wynosi 639,41 t.

ES ustaliła jedną kategorię linii – drugorzędną (oznaczoną jako 1), i taką samą kategorię określono dla całej udostępnianej infrastruktury kolejowej.

Ustalono takie same, jak dla opłaty podstawowej, równe przedziały mas brutto co 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton a ostatni powyżej 3501 ton, dla jednej drugorzędnej kategorii linii.

Ustalono wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy brutto w poszczególnych przedziałach mas dla jednej drugorzędnej kategorii linii, w taki sam sposób jak dla opłaty podstawowej.

Wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 zł/pockm.

Wartość części stawki związanej z wykonywaniem jednego rodzaju przewozów towarowych tylko jedną trakcją – spalinową – wynosi 0 zł/pockm.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy w poszczególnych przedziałach mas dla jednej drugorzędnej kategorii linii są identyczne jak dla opłaty podstawowej.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń uzyskano wielkości stawek jednostkowych opłaty manewrowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami (zł/pockm) dla jednej kategorii linii po torze o prześwicie 1435 mm:

Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty manewrowej	Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty manewrowej	Całkowita masa brutto [t]	Stawka opłaty manewrowej
poniżej 101	91,62	1201-1300	169,66	2401-2500	247,21
101-200	98,17	1301-1400	176,12	2501-2600	253,67
201-300	104,71	1401-1500	182,59	2601-2700	260,13
301-400	111,25	1501-1600	189,05	2701-2800	266,59
401-500	117,80	1601-1700	195,51	2801-2900	273,06
501-600	124,34	1701-1800	201,97	2901-3000	279,52
601-700	130,89	1801-1900	208,43	3001-3100	285,98
701-800	137,35	1901-2000	214,90	3101-3200	292,44
801-900	143,81	2001-2100	221,36	3201-3300	298,91
901-1000	150,27	2101-2200	227,82	3301-3400	305,37
1001-1100	156,74	2201-2300	234,28	3401-3500	311,83
1101-1200	163,20	2301-2400	240,75	Powyżej 3501	318,29

Opłata manewrowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość wskazaną w regulaminie i stawki jednostkowej zależnej od masy określonej dla przejazdu na odległość jednego kilometra.

SPOSÓB USTALANIA OPŁAT REZERWACYJNYCH

Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Opłata rezerwacyjna pobierana jest od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z ES umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, w wysokości 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.

Opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną trasę pociągu

1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, ES pobiera opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:
   1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
      a. w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,
      b. za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
   2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.
2. Opłaty nie pobiera się za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek ES.
3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, ES będzie pobrać opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:
   1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
   2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
   3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
   4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu.
4. Opłat rezerwacyjnych nie pobiera się w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.
5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej, będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną w wysokości 50% opłaty podstawowej.

SPOSÓB USTALANIA OPŁAT ZA POSTÓJ POJAZDÓW KOLEJOWYCH

Maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, za który nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych, wynosi 2 godziny przed planowanym odjazdem pociągu i 2 godziny po przyjeździe pociągu. Czas wolny od opłat (normatywny), to czas niezbędny do wykonania czynności operacyjnych.

Opłata za postój pojazdów kolejowych na torach ES powyżej 2 godzin, jest ustalana jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej wynoszącej **13,08 zł za pojazd kolejowy.**

Opłata jest naliczana za każdy przekroczony postój (od 2godzin) również na torach nienależących do obiektu infrastruktury usługowej.

Postój ponadnormatywny pojazdów kolejowych liczony jest według następujących przedziałów czasu:

I. postój do dwóch godzin - wolny czas od opłat za postój,

II. powyżej drugiej godziny do godziny piątej – opłata w wysokości 13,08 zł/pojazd kolejowy.

III. powyżej piątej godziny do godziny dziesiątej – opłata w wysokości dwukrotnej stawki za postój pojazdów tj. 26,16 zł/pojazd kolejowy.

IV. powyżej dziesiątej godzin – za każdą godzinę 13,08 zł/ pojazd kolejowy.

Opłaty za postój pojazdów kolejowych nie nalicza się, gdy postój wynika z przyczyn leżących po stronie zarządcy.

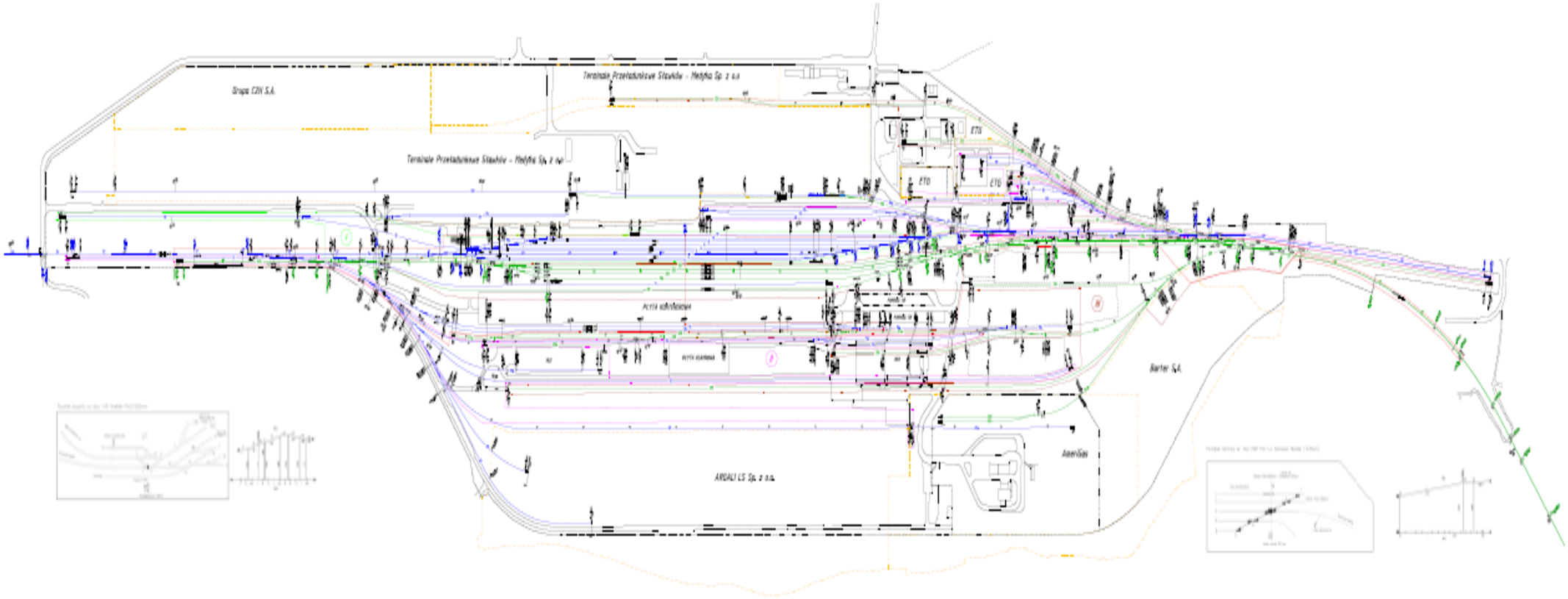
OPŁATY ZA USŁUGI, KTÓRE MOGĄ BYĆ ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH

ES świadczy na rzecz przewoźników kolejowych usługi dodatkowe i pomocnicze, za które pobiera opłaty według poniższych stawek:

Lp.	Nazwa usługi	Stawki jednostkowe
1	Prace lokomotywy manewrowej wraz z personelem	637,00 zł/godz.
2	Pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń – wagi wagonowe	35,00 zł/pojazd kolejowy.
3	Usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny	63,00 zł/godz.
4	Usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych	58,00 zł/godz.
5	Dostarczanie informacji uzupełniających	58,00 zł/godz.

Załącznik nr 5

Plan schematyczny stacji Sławków Euroterminal



Załącznik nr 6

Wzór wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych

Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych		
Nr wniosku:	**Wpłynął do „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o.**	**Data:……** **Godzina:……..**
……../……/……. N*r/miesiąc/rok*	**Potwierdzenie przyjęcia wniosku przez pracownika „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o. o.**	**……** ***Pieczęć firmowa i podpis***

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o.o. **Dyspozytura** **41-260 Sławków, ul Groniec 1** **Tel. 32 714 24 64** **Fax: 32 714 24 04** **e-mail: dyspozytor@euterminal.pl**	**Wnioskodawca:**	
	Nazwa:	
	Adres:	
	Telefon:	
	Fax:	
	e-mail:	

Opis usługi:	**Dane:**
PRACA MANEWROWA	
Cel wykonania manewrów,	
Miejsce wykonania manewrów - określenie obiektów infrastruktury usługowej lub bocznicy sąsiadującej z infrastrukturą Zarządcy	
Rodzaj manewrujących pojazdów.	
NADAWCA / ODBIORCA	
Masa brutto pociągu/pojazdów kolejowych,	
Termin wykonania manewrów,	
Ilość wagonów;	
Kursuje w dni tygodnia	
Inne	

POSTÓJ POJAZDÓW KOLEJOWYCH		
miejsce postoju składu pojazdów kolejowych,		
maksymalną długość składu pojazdów kolejowych,		
czas postoju składu pojazdów kolejowych.		
Termin postoju	Stan	
Powód /przyczyna odstawienia wagonów na postój		
Podpis przedstawiciela wnioskodawcy składającego wniosek	**……** ***Pieczęć firmowa i podpis***	Data ……

Dane kontaktowe pracownika Wnioskodawcy	
Imię i nazwisko	
Telefon:	
Faks:	
e-mail:	

Informacje „EUROTERMINAL SŁAWKÓW" Sp. z o. o.	
Wniosek przyjęty do realizacji	**Wniosek odrzucony**
Informacja o przydzielonej zdolności przepustowej	**Powód odrzucenia wniosku**
Data:……godz. ……..	**Data:…….. godz. ……**
Podpis pracownika	**Podpis pracownika**
……. ***Pieczęć firmowa i podpis***	**…….** ***Pieczęć firmowa i podpis***

REZYGNACJA z przydzielonej zdolności przepustowej	
Data złożenia rezygnacji **…….godz. ……..**	**Data potwierdzenia przyjęcia rezygnacji** **…….godz. ……..**
Podpis pracownika Wnioskodawcy	**Podpis pracownika Zarządcy**
……. ***Pieczęć firmowa i podpis***	**…….** ***Pieczęć firmowa i podpis***

Wykaz zmian i uzupełnień

Lp.	Zmianę i uzupełnienie wprowadzono		Dotyczy § ust.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia
	Numer decyzji Zarządu ES	z dnia		
1	2	3	4	5
1.	Akceptacja	10.03.2021	**Par. 26 ust. 5; zał. 4**	**12.12.2021 r.**
2				