

REGULAMIN

DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ bocznic kolejowych:

„VITERRA SILOS Sp. z o.o.”

(wydanie pierwsze)

ZATWIERDZIŁ:

2.01.2023
.....
(data, podpis i pieczęć)

Viterra Silos sp. z o. o.

Adam Turoń

Viterra Silos sp. z o. o.

Krzysztof Winczewski

Spis treści

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	2
1.1. Wprowadzenie	2
1.2. Definicje i skróty użyte w Regulaminu OIU	2
1.3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU	3
1.4. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Firmy Viterra Silos Sp. z o.o.	4
II. OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ – DANE PODSTAWOWE	5
2.1. Dane operatora OIU	5
2.2. Opis bocznic kolejowych, na których zlokalizowane są OIU	5
III. OBIEKTY, KTÓRYCH DOTYCZY REGULAMIN I ICH RODZAJE	8
3.1. Informacje ogólne.....	8
3.2. Informacje szczegółowe	8
3.3. Szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów	11
3.4. Warunki korzystania z obiektu	15
IV. WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ	17
4.1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska	17
4.2. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznicy	17
4.3. Wymagania i warunki dotyczące pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU 18	
4.4. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU18	
4.5. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektów infrastruktury usługowej z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnionych stanowisk.....	19
V. PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU	21
5.1. Informacje ogólne.....	21
5.2. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa	23
5.3. Odpowiedzialność	24
5.4. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU.....	24
5.5. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	24
VI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	26
ZAŁĄCZNIK NR 1 WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ	26
ZAŁĄCZNIK nr 2 CENNIK.....	28
Załącznik nr 3 UMOWA (projekt).....	30

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

- 1.1.1. Bocznic kolejowe o nazwie: „Viterra Silos Sp. z o.o.”, składają się z pięciu obiektów infrastruktury usługowej (OIU), przeznaczonych do świadczenia części usług wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym, tj. usług wymienionych w punkcie 3.2. niniejszego Regulaminu.
- 1.1.2. Prawo do dysponowania nieruchomościami, na terenie których położone są bocznic kolejowe „Viterra Silos Sp. z o.o.” posiada właściciel, tj. „Viterra Silos Sp. z o.o.”. W myśl Ustawy o transporcie kolejowym, w ramach udostępnienia przedmiotowego obiektów infrastruktury usługowej, Viterra Silos Sp. z o.o. występuje jako Operator obiektu.
- 1.1.3. Dokumentem uprawniającym Użytkownika bocznic kolejowej, do eksploatacji Bocznic jest świadectwo bezpieczeństwa bocznic kolejowej wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

1.2. Definicje i skróty użyte w Regulaminu OIU

- 1.2.1. **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 z póź. zm.).
- 1.2.2. **Regulamin OIU** – Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, tj. bocznic kolejowych: Viterra Silos Sp. z o.o., o którym mowa w art. 36f ust. 1 Ustawy.
- 1.2.3. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: „Viterra Silos Sp. z o.o.”.
- 1.2.4. **OIU** – obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem położony na bocznic kolejowej „Viterra Silos Sp. z o.o.”, przeznaczony do świadczenia usług.
- 1.2.5. **Umowa** – umowa określająca warunki świadczenia przez Operatora na rzecz Przewoźnika usług w ramach dostępu do obiektu infrastruktury usługowej.
- 1.2.6. **Wniosek o dostęp** – wniosek złożony przez Przewoźnika kolejowego zainteresowanego dostępem do obiektu infrastruktury usługowej, zwany również wnioskiem.
- 1.2.7. **Cennik** – cennik opłat za dostęp i korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej.
- 1.2.8. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
- 1.2.9. **PKP PLK S.A.** - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.

- 1.2.10. **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
- 1.2.11. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy lub współpracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
- 1.2.12. **Pracownicy Operatora** – pracownicy Viterra Silos Sp. z o.o., a także inne osoby uczestniczące w realizacji w imieniu ww. podmiotu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
- 1.2.13. **Regulamin pracy boczniczy kolejowej** – Regulamin pracy boczniczy kolejowej: Viterra Silos Sp. z o.o.
- 1.2.14. **Tor dojazdowy** - Tor (tory) zapewniający połączenie obiektu infrastruktury usługowej z infrastrukturą stycznego zarządcy infrastruktury lub tor (tory) zapewniający połączenie pomiędzy obiektami w ramach jednej boczniczy kolejowej.
- 1.2.15. **Tory postojowe** - Tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.
- 1.2.16. **Plac przeładunkowy** – plac przeznaczony do przeładunku towarów masowych z wagonów na samochody i odwrotnie.

1.3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

1.3.1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:

- zasad i warunków, na których Operator udostępni OIU licencjonowanym Przewoźnikom kolejowym;
- obowiązków, które muszą spełniać Pracownicy Przewoźnika wykonujący manewry i inne czynności w ramach dostępu do OIU;
- warunków, jakie muszą spełniać pojazdy kolejowe wykonujące manewry na Boczniczy w ramach dostępu do OIU;
- zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia Przewoźnikowi kolejowemu OIU;

1.3.2. Regulamin OIU obowiązuje:

- Pracowników Operatora
- Pracowników Przewoźnika;

1.3.3. Podstawa prawna

Podstawą prawną opracowania Regulaminu przez Operatora obiektu infrastruktury usługowej jest rozdział 6a Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

1.3.4. Okres obowiązywania

Regulamin obowiązuje od dnia 01.01.2022 roku, do dnia jego uchylenia.

1.4. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Firmy Viterra Silos Sp. z o.o.

- 1.4.1. Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.
- 1.4.2. Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.
- 1.4.3. Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o., opracowana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r.

II. OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ – DANE PODSTAWOWE

2.1. Dane operatora OIU

Firma	Viterra Silos Sp. z o.o.
Adres	ul. Portowa 4 82-300 Elbląg
Numer NIP	957 099 98 96
KRS	0000309333
Telefon	55 234 10 55
Fax	55 234 10 55
E-mail	biuro@viterrasilos.pl
Adres strony www:	www.viterrapolska.pl
Dokument bezpieczeństwa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bocznicza kolejowa w Elblągu - Świadcstwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej nr 286/UK/18 ważne do dnia 2. Bocznicza kolejowa w Szamotułach - Świadcstwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej nr 058/UK/22 ważne do dnia 25.10.2027 r. 3. Elewator Zbożowy w Trawnikach - Świadcstwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej nr 059/UK/22 ważne do dnia 25.10.2027 r. 4. Elewator Kętrzyn - Świadcstwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej nr 173/UK/18 ważne do dnia 01.08.2023 r. 5. Elewator Zbożowy w Baborowie - Świadcstwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej nr 227/UK/19 ważne do dnia 08.11.2024 r.

2.2. Opis bocznic kolejowych, na których zlokalizowane są OIU

2.2.1. Bocznicza Viterra Silos Sp. z o.o. w Elblągu, ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg - jest bocznicą położoną w Morskim Porcie Elbląg na linii nr 254 Tropy - Braniewo.

Bocznicza Viterra Silos Sp. z o.o. w Szamotułach, ul. Chrobrego 3, 64-500 Szamotuły – jest bocznicą położoną na linii nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny.

Bocznicza Viterra Silos Sp. z o.o. w Trawnikach, Trawniki 444, 21-044 Trawniki, jest bocznicą położoną przy drodze wojewódzkiej nr 838 na linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk.

Bocznicza Viterra Silos Sp. z o.o. w Kętrzynie, ul. Zbożowa 10, 11-400 Kętrzyn, jest bocznicą położoną na linii nr 259 Kętrzyn – Karolewo.

Bocznicą Viterra Silos Sp. z o.o. w Baborowie, ul. Opawska 23/25, 48-120 Baborów, jest bocznicą położoną na linii 325 Baborów-Pilszcz.

2.2.2. Bocznicą kolejową w Elblągu bierze swój początek w km 0,305 toru nr 402 Bocznicę Energa Kogeneracja która odgałęzia się w km. 4,391 od linii nr 254

Bocznicą kolejową w Szamotułach bierze swój początek w km 32,170 linii nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny

Bocznicą kolejową w Trawnikach bierze swój początek w km 211,577 linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk

Bocznicą kolejową w Kętrzynie bierze swój początek w km 2,480 linii nr 259 Kętrzyn - Węgorzewo

Bocznicą kolejową w Baborowie bierze swój początek w km 0,842 linii nr 325 Baborów - Pilszcz

2.2.3. Użytkownikiem wskazanych powyżej bocznic jest Viterra Silos Sp. z o.o. w Elblągu, ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg.

2.2.4. Punkt zdawczo - odbiorczy bocznic:

Bocznicą kolejową w Elblągu punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się na torze nr 301

Bocznicą kolejową w Szamotułach punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się w torach numer 201 i 202

Bocznicą kolejową w Trawnikach punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się w torze nr 103 i 105

Bocznicą kolejową w Kętrzynie punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się w torze nr 300

Bocznicą kolejową w Baborowie punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się w torach numer 301 i 302

2.2.5. Maksymalna pojemność bocznic:

Bocznicą kolejową w Elblągu – 908 metrów

Bocznicą kolejową w Szamotułach – 833 metry

Bocznicą kolejową w Trawnikach – 573 metry

Bocznicą kolejową w Kętrzynie – 3803 metry

Bocznicą kolejową w Baborowie – 985 metrów

- 2.2.6. Za normalną pojemność Bocznicy, przy której będzie mogła być wykonywana praca w pełnym zakresie, przyjęto mnożąc maksymalną pojemność Bocznicy przez 0,6.
- 2.2.7. Szczegółowe informacje dotyczące Bocznicy znajdują się w Regulaminach pracy bocznicy kolejowych udostępnianych Przewoźnikom korzystającym z OIU.

III. OBIEKTY, KTÓRYCH DOTYCZY REGULAMIN I ICH RODZAJE

3.1. Informacje ogólne

- 3.1.1. Niniejszy Regulamin dotyczy obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach kolejowych Viterra Silos Sp. z o.o.
- 3.1.2. Obiekty infrastruktury usługowej stanowią tory postojowe.
- 3.1.3. Cała infrastruktura kolejowa wchodząca w skład bocznic kolejowych Viterra Silos Sp. z o.o. stanowi infrastrukturę udostępnioną.
- 3.1.4. Udostępniane Przewoźnikom kolejowym obiekty infrastruktury usługowej zostały specjalnie przystosowane do świadczenia usług wskazanych w pkt 3.2 Regulaminu.

3.2. Informacje szczegółowe

- 3.2.1. Zestawienie torów kolejowych wchodzących w skład OIU przedstawiono w tabeli poniżej:

a) Bocznicą w Elblągu

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osioiw
301	Zdawczo-odbiorczy - ładunkowy	PR 301	PR 302	297	UR301	UR302	192	12
302	Komunikacyjny	PR302	PR 212	162	PR302	UR212	142	
303	Komunikacyjny	PR302	PR303	92	UR302	PR303	32	
304	Dojazdowy do garażu	PR305	KO	69	UR305	KO	28	
305	Na i wyładunkowy	PR305	KO	246	PR305	KO	246	15
306	Na i wyładunkowy	PR303	KO	315	PR303	KO	315	19

b) Bocznicą w Szamotułach

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osiow
201	Zdawczo – odbiorczy, dojazdowy	PR 116	PR 203	389	UR3118	UR203	301	18
201a	ładunkowy	PR 203	PR 206	132	UR203	UR206	47	
201b	Wyciągowy	PR206	K.O.	98	PR 206	Z1	92	
202	Zdawczo - odbiorczy	PR118	PR204	408	UR 118	UR 204	315	19
202a	Wyciągowy	PR204	K.O.	162	UR205	D1	83	

c) Bocznicą w Trawnikach

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osiow
100	Dojazdowy	GR PKP	PR PR102	1124				
101	ładunkowy	PM102	PR106	133				
101a	ładunkowy	PR106	PR 108	229	UR106	PR108	185	10
103	Zdawczo - odbiorczy	PR104	PR107	300	UR105	UR107	177	10
105	Zdawczo - odbiorczy	PM102	PR107	334	UR104	UR107	211	11

d) Bocznicza w Kętrzynie

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osiow
110	Zdawczo - odbiorczy	PR 202	PR 210	1732	UR203	PR210	1386	76
301	Odstawczy	PR 210	PR211	164	UR210	PR211	122	6
302	Odstawczy	PR211	PR 214	212	UR211	PR214	128	7
303	Odstawczy	PR214	PR215	31	PR214	PR215	31	1
305	ładunkowy	PR210	PR212	240	UR210	UR212	155	8
306	ładunkowy	PR212	PR213	62	PR212	PR213	62	3

e) Bocznicza w Baborowie

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osiow
301	Zdawczo-odbiorczy	ŚR302	PR 304	372	UR302	UR304	289	18
302	Zdawczo - odbiorczy	ŚR302	PR304	373	UR302	UR304	289	18
303	ładunkowy	ŚR302	PR 305	354	UR303	UR305	228	
304	Komunikacyjny	PR303	PR306	273	UR303	UR306	179	

3.2.2. Układ udostępnianych torów bocznicych.

Bocznicza w Elblągu stanowi jeden okręg manewrowy

Bocznicza w Szamotułach stanowi jeden okręg manewrowy

Bocznicza w Trawniskach stanowi jeden okręg manewrowy

Bocznicza w Kętrzynie stanowi jeden okręg manewrowy

Bocznica w Baborowie stanowi jeden okręg manewrowy

Dane techniczne tj. pochylenia, spadki i promienie łuków znajdują się w poszczególnych Regulaminach Pracy Bocznic Kolejowych.

3.2.3. Punkty przeładunkowe - place

- a) Bocznica kolejowa w Elblągu posiada plac przeładunkowy przy torach nr 305 i 306 o powierzchni 5000 metrów kwadratowych. Plac utwardzony nawierzchnią betonową. Plac z przeznaczeniem na czasowe składowanie, załadunek i wyładunek towarów. Pozostałe bocznice nie posiadają placów składowych.

3.2.4. Waga wagonowa

Bocznice nie posiadają czynnych wag wagonowych.

3.3. Szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów

3.3.1. Parametry techniczne torów postojowych – Bocznica kolejowa w Elblągu

Położenie obiektu infrastruktury usługowej	Obiekt infrastruktury usługowej usytuowany jest na terenie bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o w Elblągu. odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 301 i obejmuje całą infrastrukturę bocznicy.
Szerokość torów	1435 mm
Elektryfikacja	Obiekt nie jest wyposażony w sieć trakcyjną
Dopuszczalny nacisk osi na szynę	196 kN/oś, tj. 20 t/oś.
Maksymalna prędkość jazdy na torach obiektu	10 km/h - po torach Bocznicy podczas ciągnięcia 5 km/h - podczas spychania wagonów 3 km/h - podczas dojazdu na punkty ładunkowe 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywą lub pchanym składem manewrowym do stojącego taboru lub kozłów oporowych 5 km/h - podczas jazdy przez przejazdy kolejowo-drogowe
Dopuszczalna długość składu manewrowego przeznaczonego do postoju	Nie może być dłuższa niż wynika z długości torów określonej w tabeli w pkt 3.2.1.
Skrajnia budowli	Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych użytkownika Bocznicy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie Bocznicy brak jest zabudowanych skrajników. Na terenie Bocznicy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.
Sterowanie ruchem kolejowym	Rozjazdy ręcznie obsługiwane przez drużynę manewrową Przewoźnika

Czas dostępu	Ruch pojazdów kolejowych odbywa się od godz. 9.00 do godz. 16.00 w dni robocze. Postój pojazdów kolejowych możliwy jest przez całą dobę.
--------------	--

Parametry techniczne torów postojowych – Bocznicza kolejowa w Szamotułach

Położenie obiektu infrastruktury usługowej	Obiekt infrastruktury usługowej usytuowany jest na terenie Elewatora Zbożowego Viterra Silos Sp. z o.o w Szamotułach. odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 116 w stacji Szamotuły i obejmuje całą infrastrukturę bocznicy.
Szerokość torów	1435 mm
Elektryfikacja	Obiekt nie jest wyposażony w sieć trakcyjną
Dopuszczalny nacisk osi na szynę	196 kN/oś, tj. 20 t/oś.
Maksymalna prędkość jazdy na torach obiektu	10 km/h - po torach Boczniczy podczas ciągnięcia 5 km/h - podczas spychania wagonów 3 km/h - podczas dojazdu na punkty ładunkowe 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywą lub pchanym składem manewrowym do stojącego taboru lub kozłów oporowych
Dopuszczalna długość składu manewrowego przeznaczonego do postoju	Nie może być dłuższa niż wynika z długości torów określonej w tabeli w pkt 3.2.1.
Skrajnia budowli	Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych użytkownika Boczniczy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie Boczniczy brak jest zabudowanych skrajników. Na terenie Boczniczy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.
Sterowanie ruchem kolejowym	Rozjazdy ręcznie obsługiwane przez drużynę manewrową Przewoźnika
Czas dostępu	Ruch pojazdów kolejowych odbywa się od godz. 9.00 do godz. 16.00 w dni robocze. Postój pojazdów kolejowych możliwy jest przez całą dobę.

Parametry techniczne torów postojowych – Elewator Zbożowy w Trawnikach

Położenie obiektu infrastruktury usługowej	Obiekt infrastruktury usługowej usytuowany jest na terenie Elewatora Zbożowego Viterra Silos Sp. z o.o w Trawnikach. odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 14 stacji Trawniki i obejmuje całą infrastrukturę bocznicy.
Szerokość torów	1435 mm
Elektryfikacja	Obiekt nie jest wyposażony w sieć trakcyjną
Dopuszczalny nacisk osi na szynę	221 kN/oś, tj. 20 t/oś.

Maksymalna prędkość jazdy na torach obiektu	10 km/h - po torach bocznicy podczas ciągnięcia 5 km/h - podczas spychania wagonów 3 km/h - podczas dojazdu na punkty ładunkowe 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywą lub pchanym składem manewrowym do stojącego taboru lub kozłów oporowych 5 km/h - podczas jazdy przez przejazdy kolejowo-drogowe
Dopuszczalna długość składu manewrowego przeznaczonego do postoju	Nie może być dłuższa niż wynika z długości torów określonej w tabeli w pkt 3.2.1.
Skrajnia budowli	Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych użytkownika Bocznicy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie Bocznicy brak jest zabudowanych skrajników. Na terenie Bocznicy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.
Sterowanie ruchem kolejowym	Rozjazdy ręcznie obsługiwane przez drużynę manewrową Przewoźnika
Czas dostępu	Ruch pojazdów kolejowych odbywa się od godz. 9.00 do godz. 16.00 w dni robocze. Postój pojazdów kolejowych możliwy jest przez całą dobę.

Parametry techniczne torów postojowych – Elewator w Kętrzynie

Położenie obiektu infrastruktury usługowej	Obiekt infrastruktury usługowej usytuowany jest na terenie Elewatora Viterra Silos Sp. z o.o w Kętrzynie. odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 100 posterunku Karolewo i obejmuje całą infrastrukturę bocznicy.
Szerokość torów	1435 mm
Elektryfikacja	Obiekt nie jest wyposażony w sieć trakcyjną
Dopuszczalny nacisk osi na szynę	196 kN/oś, tj. 20 t/oś.
Maksymalna prędkość jazdy na torach obiektu	10 km/h - po torach Bocznicy podczas ciągnięcia 5 km/h - podczas spychania wagonów 3 km/h - podczas dojazdu na punkty ładunkowe 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywą lub pchanym składem manewrowym do stojącego taboru lub kozłów oporowych 5 km/h - podczas jazdy przez przejazdy kolejowo-drogowe
Dopuszczalna długość składu manewrowego przeznaczonego do postoju	Nie może być dłuższa niż wynika z długości torów określonej w tabeli w pkt 3.2.1.
Skrajnia budowli	Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych

	użytkownika Boczniczy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie Boczniczy brak jest zabudowanych skrajników. Na terenie Boczniczy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.
Sterowanie ruchem kolejowym	Rozjazdy ręcznie obsługiwane przez drużynę manewrową Przewoźnika
Czas dostępu	Ruch pojazdów kolejowych odbywa się od godz. 9.00 do godz. 16.00 w dni robocze. Postój pojazdów kolejowych możliwy jest przez całą dobę.

Parametry techniczne torów postojowych – Elewator Zbożowy w Baborowie

Położenie obiektu infrastruktury usługowej	Obiekt infrastruktury usługowej usytuowany jest na terenie Elewatora Zbożowego Viterra Silos Sp. z o.o w Baborowie. odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 301 w stacji Baborów i obejmuje całą infrastrukturę boczniczy.
Szerokość torów	1435 mm
Elektryfikacja	Obiekt nie jest wyposażony w sieć trakcyjną
Dopuszczalny nacisk osi na szynę	221 kN/oś, tj. 20 t/oś.
Maksymalna prędkość jazdy na torach obiektu	10 km/h - po torach Boczniczy podczas ciągnięcia 5 km/h - podczas spychania wagonów 3 km/h - podczas dojazdu na punkty ładunkowe 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywą lub pchanym składem manewrowym do stojącego taboru lub kozłów oporowych 5 km/h - podczas jazdy przez przejazdy kolejowo-drogowe
Dopuszczalna długość składu manewrowego przeznaczonego do postoju	Nie może być dłuższa niż wynika z długości torów określonej w tabeli w pkt 3.2.1.
Skrajnia budowli	Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych użytkownika Boczniczy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie Boczniczy brak jest zabudowanych skrajników. Na terenie Boczniczy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.
Sterowanie ruchem kolejowym	Rozjazdy ręcznie obsługiwane przez drużynę manewrową Przewoźnika
Czas dostępu	Ruch pojazdów kolejowych odbywa się od godz. 9.00 do godz. 16.00 w dni robocze. Postój pojazdów kolejowych możliwy jest przez całą dobę.

3.3.2. Szczegółowe parametry techniczne korzystania z wagi kolejowej:

Na terenie bocznic nie ma udostępnionych wag wagonowych.

3.3.3. Szczegółowe parametry techniczne placów przeładunkowych.

3.3.3.1. Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z torów zdawczo - odbiorczych drużyna manewrowa licencjonowanego Przewoźnika powiadamia pracowników użytkownika Bocznicy.

3.3.3.2. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych,
- b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- c) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- d) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru,
- e) sprawdzić czy przy torach ładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nieujęte w ppkt. b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp),
- f) upewnić się, że wagony stojące na torach zdawczo - odbiorczych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

3.3.3.3. Operator nie świadczy usług przeładunku ani załadunku towarów, udostępnia tylko plac lub rampę przeładunkową.

3.4. Warunki korzystania z obiektu

3.4.1. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie dysponuje pojazdami kolejowymi, które mogą być eksploatowane na torach wchodzących w skład obiektu. Przewoźnik kolejowy sam dokonuje przewozu kolejowego w ramach obiektu oraz sam prowadzi załadunek i wyładunek towarów.

3.4.2. Operator nie zapewnia drużyny manewrowej do obsługi obiektu.

3.4.3. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi obiektu jest Pracownik Przewoźnika posiadający uprawnienia ustawiacza lub równoważne.

- 3.4.4. Skład manewrowy wjeżdżający do obiektu może być ciągniony lub pchany. Skład manewrowy wyjeżdżający z obiektu może być tylko ciągniony.
- 3.4.5. Nie ma możliwości korzystania w tym samym czasie z obiektu infrastruktury usługowej przez więcej niż jednego Przewoźnika.
- 3.4.6. W czasie wykonywania manewrów w obiekcie przez Przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa tego Przewoźnika.
- 3.4.7. Plac przeładunkowy jest udostępniany na niezbędną długość czasu potrzebnego do przeładunku towaru z wagonów na samochody.
- 3.4.8. Istnieje możliwość długoterminowego najmu placu na podstawie umowy.

IV. WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

4.1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

- 4.1.1. Przewoźnik korzystający z OIU nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogłyby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska (podstawa prawna: Ustawa Prawo ochrony środowiska, art. 174, ust.1).
- 4.1.2. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.
- 4.1.3. Na torach postojowych Obiektu infrastruktury usługowej niedozwolone jest wykonywanie wszelkiego rodzaju czyszczeń pojazdów kolejowych korzystających z OIU.

4.2. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie Bocznic

- 4.2.1. Warunkiem uzyskania zgody na dostęp do obiektu infrastruktury usługowej jest posiadanie przez Przewoźnika kolejowego ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, o którym mowa w art. 43 ust. 1 Ustawy oraz ważnego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK, o którym mowa w art. 17e Ustawy.
- 4.2.2. Manewry na bocznicach wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym.
- 4.2.3. Wykonywanie na bocznicach manewrów sposobem odrzutowym lub z wykorzystaniem siły ludzkiej jest zabronione.
- 4.2.4. Na terenie Bocznic brak jest ograniczeń w zakresie usytuowania pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym, wynikających z warunków miejscowych. Miejsce umieszczenia pojazdu trakcyjnego w składzie manewrowym powinno jedynie wynikać z technologii i rodzaju wykonywanych czynności oraz użytecznych długości torów, na których wykonywane są manewry, tak aby po wykonanych czynnościach tabor nie pozostawał na

rozjazdach lub w granicach ich ukresów, albo nie zastawiać utwardzonych przejść lub przejazdów.

- 4.2.5. Manewry składów manewrowych na Bocznicach wykonywane z przedniej kabiny sterowniczej pojazdu trakcyjnego (patrząc w kierunku jazdy).
- 4.2.6. Manewry w obrębie Bocznic pojazdami kolejowymi naprzód (na zasadzie spychanie pojazdów) wymagają obsady drużyny manewrowej.

4.3. Wymagania i warunki dotyczące pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU

- 4.3.1. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem manewrów oraz prowadzący pojazdy kolejowe, realizujący na terenie Bocznic wyznaczone zadania w ramach dostępu do OIU, muszą spełniać warunki określone w Ustawie o transporcie kolejowym oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- 4.3.2. Pracownicy Przewoźnika powinni także znać postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej i innych regulacji wewnętrznych Operatora dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie Bocznicy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na Bocznicach.

4.4. Wymagania i warunki dotyczące Pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU

- 4.4.1. Do manewrów po torach Bocznic dopuszcza się pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
- 4.4.2. Na Bocznicach, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących bocznice z kierującym pojazdem kolejowym z napędem, wykorzystywana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa.
- 4.4.3. Warunkiem prowadzenia manewrów przez pojazdy kolejowe na terenie Bocznic jest wyposażenie ich w sprawne, spełniające niezbędne wymagania zgodne z przepisami prawa, urządzenie radiotelefoniczne pracujące w ww. sieci manewrowej.
- 4.4.4. Na torach Bocznic mogą być prowadzone manewry pojazdami kolejowymi, których największy dopuszczalny nacisk osi na szyny nie przekracza 196 kN (bocznica w Elblągu, w Szamotułach oraz w Kętrzynie) i 221kN (bocznica w Trawnikach i w Baborowie).
- 4.4.5. Pojazdy kolejowe używane przez Przewoźników kolejowych muszą spełniać warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października

2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz posiadać świadectwo sprawności technicznej wydane przez Przewoźnika kolejowego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych potwierdzające, że pojazd jest sprawny technicznie.

4.4.6. Przewoźnik kolejowy zobligowany jest do oznaczenia pojazdów kolejowych zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

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

4.5. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektów infrastruktury usługowej z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnionych stanowisk

4.5.1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:

- a) uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;
- b) sytuacji, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje itp.;
- c) niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania pojazdu kolejowego na skutek niespełnienia przez ten pojazd lub pracowników Przewoźnika wymagań określonych w Umowie, Ustawie i przepisach wydanych na jej podstawie oraz wymagań określonych przez Operatora w jego wewnętrznych regulacjach;
- d) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, których operator nie mógł przewidzieć;
- e) wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
- f) planowanych remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez Operatora.

4.5.2. O wystąpieniu zakłóceń, o których mowa powyżej, które mają wpływ na realizację umowy o dostęp, Operator OIU powiadamia bezzwłocznie Przewoźnika kolejowego drogą elektroniczną.

- 4.5.3. Na tory Bocznic zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, oraz tych lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 196 kN/oś. (bocznic w Elblągu, w Szamotułach i w Kętrzynie) oraz lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 221 kN/oś (bocznic w Trawnikach i w Baborowie).
- 4.5.4. Viterra Silos Sp. z o.o. nie jest przystosowana do obsługi towarów niebezpiecznych i nie bierze udziału w procesie ich przewozu i postoju.

V. PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU

5.1. Informacje ogólne

- 5.1.1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.
- 5.1.2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z Operatorem Umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i Przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.
- 5.1.3. Spółka Viterra Silos Sp. z o.o. zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Umowie, przy zachowaniu warunków wykonywania manewrów określonych w Regulaminie pracy bocznic kolejowej i innych regulacjach wewnętrznych wymienionych w pkt 1.4 do Regulaminu OIU.
- 5.1.4. Przewoźnik składa wniosek na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Wniosek musi być kompletny wraz z wymaganymi załącznikami.
- 5.1.5. Wnioski o realizację usług składać może osoba upoważniona przez Przewoźnika.
- 5.1.6. Operator ma obowiązek rozpatrzyć ww. wnioski w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku. Jeżeli złożony przez Przewoźnika wniosek nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z wymaganiami Regulaminu i niezbędnych do podjęcia decyzji, Operator powiadamia o tym wnioskodawcę i wyznacza mu rozsądny termin na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione we wskazanym terminie, wniosek może zostać odrzucony.
- 5.1.7. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:
- 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail Przewoźnika;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, REGON, KRS;
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) parametry techniczne Pojazdów kolejowych, których mają dotyczyć usługi, m.in.: typ, seria pojazdu, ewentualnie typ taboru specjalnego, masa brutto, długość pojazdu, nacisk

osi na szynę;

7) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.

5.1.8. Do wniosku o dostęp do OIU Przewoźnik załącza:

- 1) Licencję na wykonywanie przewozów
- 2) Certyfikat bezpieczeństwa lub jednolity certyfikat bezpieczeństwa
- 3) Oświadczenie, że pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności służbowe na OIU spełniają wymagania pkt 4.3 Regulaminu,
- 4) Oświadczenie, że pojazdy kolejowe Przewoźnika biorące udział w manewrach na OIU spełniają wymagania pkt 4.4 Regulaminu.

5.1.9. Wypełniony i podpisany wniosek o realizację usług należy przysyłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu, na adres: pawel.wasiluk@viterrasilos.pl, lub składać w formie pisemnej w sekretariacie Viterra Silos Sp. z o.o. w Elblągu przy ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg.

5.1.10. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w Załączniku Nr 1. W imieniu operatora umowę podpisuje upoważniony przedstawiciel Viterra Silos Sp. z o.o.

5.1.11. Po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej przez operatora, podpisywana jest umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU. Wzór umowy określa załączniku nr 3.

5.1.12. Operator podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych przez Przewoźników wniosków, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.

5.1.13. Operator rozpatrując wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU kieruje się zasadą jak najlepszego wykorzystania infrastruktury obiektu pod względem Zdolności przepustowej OIU i jego parametrów techniczno – eksploatacyjnych.

5.1.14. Operator dopuszcza w szczególnych przypadkach świadczenie usług dla Przewoźnika „ad hoc”, tzn. dokonanie usługi ważenia lub przeładunku przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej OIU. Usługi te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji potrzeb własnych Operatora Obiektu infrastruktury usługowej lub potrzeb Przewoźników, którzy mają podpisaną wcześniej umowę.

5.1.15. Przy realizacji usługi „ad hoc” nie jest wymagane podpisanie umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU.

5.1.16. W sytuacjach, gdy Operator otrzymał wniosek o realizację usług, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej Obiektu Operator stosuje procedurę koordynacyjną opisaną w pkt. 5.2.

5.2. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa

5.2.1. Operator stosuje kryteria pierwszeństwa w sytuacji braku lub ograniczonej przepustowości:

- 1) usługi realizowane na własne potrzeby,
- 2) usługi realizowane dla podmiotów z podpisaną już umową,
- 3) usługi dla nowych podmiotów lub „ad hoc”.

5.2.2. Jeżeli Operator otrzymał Wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej OIU, próbuje on, w drodze dyskusji i koordynacji z przedmiotowymi wnioskodawcami, zapewnić możliwe najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków. Wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody danego wnioskodawcy.

5.2.3. Operator ustala kryteria pierwszeństwa uwzględniane w poniższej kolejności w przypadku kolidujących ze sobą wniosków, jeżeli takie wnioski nie mogą zostać uwzględnione po przeprowadzeniu procedury koordynacyjnej.

- 1) zawarte i obowiązujące umowy - pierwszeństwo dostępu do usług mają Przewoźnicy, którzy mają już zawarte i obowiązujące Umowy;
- 2) termin złożenia wniosku - dostęp do usług przydzielany jest zgodnie z kolejnością złożonych wniosków o dostęp do OIU i zawarcie Umowy lub Wniosków o realizację usług w ramach dostępu do OIU;
- 3) zamiar i możliwość wykorzystania zdolności przepustowej, której dotyczy wniosek, łącznie z ewentualnymi wcześniejszymi przypadkami niewykorzystania całości lub części przyznanej zdolności przepustowej oraz powodami takiego niewykorzystania – pierwszeństwo dostępu do usług ma Przewoźnik, który przy wcześniejszych udostępnieniach wykorzystywał przyznaną zdolność przepustową, w przypadku gdy każdy z wnioskujących Przewoźników nie wykorzystał przyznanej przepustowości podczas wcześniejszych wniosków brana jest pod uwagę wysokość wartości zamawianych niewykorzystanych usług, w tym przypadku pierwszeństwo ma wniosek Przewoźnika o niższej wartości niewykorzystanych usług.

5.3. Odpowiedzialność

- 5.3.1. Viterra Silos Sp. z o.o. ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
- 5.3.2. Viterra Silos Sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod ich adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych zarządców infrastruktury usługowej i infrastruktury kolejowej.

5.4. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU

- 5.4.1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
- 5.4.2. Opłata pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika, tj.
- 1) za dostęp do i korzystanie z torów postojowych Bocznic określonych w rozdz. III Regulaminu pkt 3.2.1.
 - 2) za udostępnienie placów przeładunkowych określonych w pkt. 3.2.4
- 5.4.3. Szczegółowe zasady ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU oraz ich wysokość za każdą z usług znajdują się w cenniku opłat za usługi w ramach dostępu do OIU określone w załączniku nr 2.
- 5.4.4. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU zawarte są w Umowie.

5.5. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony

- 5.5.1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
- 5.5.2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
- 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści.

- 5.5.3. Jeżeli skutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
- 5.5.4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
- 5.5.5. Przewoźnik w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne straty powstałe w infrastrukturze kolejowej Bocznicy i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
- 5.5.6. W przypadku nie dotrzymania zobowiązań wynikających z umowy w zakresie czasu korzystania z OIU, Operator nalicza opłaty w wysokości 200% kwot wskazanych w cenniku wg załącznika nr 2. Przewoźnik, który nie dotrzymał zobowiązań czasowych wynikających z umowy, ponosi także ewentualne koszty związane z roszczeniami innych Przewoźników, którzy mieli zagwarantowany umową dostęp do OIU.
- 5.5.7. Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej Bocznicy określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel Operatora.

VI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

6.1.1. Pełny tekst Regulaminu w języku polskim wraz z załącznikami, Operator OIU publikuje na stronie internetowej pod adresem: www.viterrapolska.pl

6.1.2. Dane kontaktowe w sprawie udostępnienia OIU

Dane kontaktowe w zakresie technicznym i ruchu kolejowego		
L.p.	Nazwa	Dane kontaktowe
1	Imię nazwisko	Paweł Wasiluk
2	Stanowisko	Koordynator
3	telefon	734137940
4	e-mail	pawel.wasiluk@viterrasilos.pl

6.1.3. Spis załączników do Regulaminu OIU:

- 1) Załącznik Nr 1 – Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej
- 2) Załącznik Nr 2 – Cennik
- 3) Załącznik Nr 3 – Projekt umowy

ZAŁĄCZNIK NR 1
WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

Viterra Silos Sp.z o.o.

1. Typ wniosku:

- pierwszy wniosek
- kolejny wniosek
- modyfikacja wniosku

2. Wniosek dotyczy OIU:

- torów postojowych
- ważenia pojazdów kolejowych
- udostępnienia placów przeładunkowych

3. Dane wnioskodawcy:

- Pełna nazwa Przewoźnika:
- Pełny adres Przewoźnika:
- NIP Przewoźnika:
- Dane kontaktowe do osoby wyznaczonej przez Przewoźnika w sprawie dostępu do OIU:
 - imię, nazwisko:
 - Telefon:
 - e-mail:

4. Termin dostępu do OIU: od.....do

5. Typ i liczba pojazdów przeznaczonych do skorzystania z OIU:

.....

6. Dodatkowe uwagi:

.....
(data, godzina złożenia wniosku
i podpis wnioskodawcy)

.....
(data, godzina oraz podpis operatora)

Załączniki:

1. Certyfikat Przewoźnika
2. Oświadczenie, że pracownicy spełniają wymagania pkt 4.3
3. Oświadczenie pojazdy kolejowe spełniają wymagania pkt 4.4

DECYZJA OPERATORA OIU

W imieniu Viterra Silos Sp. z o.o.

Wniosek przyjęty do realizacji:	Imię i nazwisko: (data pieczęć i podpis)
Wniosek odrzucony z powodu: <ul style="list-style-type: none">• Konieczności poniesienia przez Operatora dodatkowych nakładów• Brak wystarczającej zdolności przepustowej• Zły stan techniczny pojazdu kolejowego• Ograniczenia eksploatacyjne OIU spowodowane stanem technicznym• Inne:.....	Imię i nazwisko: (data pieczęć i podpis)

Dodatkowe uwagi do decyzji:

.....

.....

.....

ZAŁĄCZNIK nr 2
CENNIK

l.p.	usługa	zakres usługi	stawka
1	Postój na torze postojowym	Zajęcie toru od momentu wjazdu do 12 godz.	120 zł/h
		Zajęcie toru od 12 godz. do 72 godz.	140 zł/h
		Zajęcie toru od 72 godz.	180 zł/h
2	Przeładunek na torze	Zajęcie toru od momentu wjazdu do 12 godz.	120 zł/h
		Zajęcie toru od 12 godz. do 72 godz.	140 zł/h
		Zajęcie toru od 72 godz.	160 zł/h
2	Postój na torze przeładunkowym	Od momentu wjazdu do 12 godz.	100 zł/h
		Od 12 godz. do 72 godz.	120 zł/h
		Od 72 godz.	140 zł/h
3	Dostęp do placu przeładunkowego	Od rozpoczęcia przeładunku do 12 godz.	500 zł/h
		Od 12 godz. do 72 godz.	400zł/h
		Ponad 72 godz.	300 zł/h
4	Za wjazd na teren obiektu	Wjazd składu manewrowego / pojazdu luzem	200 zł

Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej zastrzega sobie prawo do zmiany powyższego cennika z datą obowiązywania od pierwszego dnia kolejnego następującego kwartału. Zmiana cennika będzie publikowana trzydzieści dni przed jego wejściem na stronie internetowej Operatora.

Podane ceny są cenami netto do których należy doliczyć podatek VAT w obowiązującej stawce.

**Załącznik nr 3
UMOWA (projekt)**

zawarta w dniu w Elblągu

pomiędzy:

Viterra Silos Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Elblągu, ul. Portowa 4 82-300 Elbląg, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000309333, NIP 9570999896, REGON 220636779, reprezentowany przez:

a

..... z siedzibą w..... ul.....
nr kod pocztowy, poczta....., wpisany do Rejestru
Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez..... NIP...REGON.....

.....

zwaną w dalszej części umowy „Przewoźnikiem”, w dalszej części zwanymi łącznie Stronami.

§ 1

Postanowienia wstępne

1. Umowa określa prawa i obowiązki Operatora i Przewoźnika w rozumieniu Regulaminu dostępu do Obiektów infrastruktury usługowej Viterra Silos Sp. z o.o. związane z udostępnieniem przez Operatora na rzecz Przewoźnika Obiektu infrastruktury usługowej, w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (jedn. tekst Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 z późn. zm.), zwanej dalej „Ustawą”.
2. Umowa zostaje zawarta w wyniku pozytywnego rozpatrzenia przez Operatora wniosku Przewoźnika, zgodnie z procedurą określoną w Regulaminie Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Viterra Silos Sp. z o.o. w Elblągu
3. Przewoźnik oświadcza i zapewnia, że spełnia wymogi przewidziane Regulaminem dostępu do Obiektów infrastruktury usługowej oraz że:
 - a. jest Przewoźnikiem kolejowym w rozumieniu Ustawy oraz posiada wszelkie wymagane prawem licencje, zezwolenia konieczne do zgodnego z prawem wykonywania przewozów kolejowych,
 - b. posiada ważny tytuł prawny do pojazdów, których dotyczyć będzie udostępnienie obiektu na rzecz Przewoźnika,
 - c. pojazdy, o których mowa w pkt 2 posiadają wszelkie wymagane prawem certyfikaty lub zezwolenia niezbędne dla dopuszczenia pojazdów do eksploatacji,
 - d. będzie zatrudniał przy realizacji przewozów pracowników spełniających wymagania określone Ustawą o transporcie kolejowym oraz wydanymi na jej podstawie przepisami wykonawczymi, w szczególności Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych,
 - e. posiada ważną polisę ubezpieczeniową nr zawierającą ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej wymaganą Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1033)

§ 2

Przedmiot umowy

1. Przedmiotem niniejszej umowy jest przeznaczenie do korzystania z Obiektu infrastruktury usługowej Operatora przez Przewoźnika.
2. Udostępnianie obiektu następuje zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie obiektu, który stanowi integralną część niniejszej umowy.

§ 3

Prawa i obowiązki

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność wobec Operatora i osób trzecich wyłącznie za szkody powstałe z winy Przewoźnika, wskutek nienależytego wykonywania przez niego niniejszej Umowy.
2. Operator przyjmuje na siebie odpowiedzialność wobec Przewoźnika i osób trzecich za szkody powstałe z przyczyn zależnych od niego, wskutek zawinonego niewykonania lub nienależytego wykonywania przez niego niniejszej Umowy.
3. Strony umowy nie odpowiadają za skutki wynikające z działania „Siły wyższej”, za którą Strony na gruncie Umowy uznają takie nadzwyczajne i zewnętrzne zdarzenia, które wystąpiły lub stały się Stronie znane po zawarciu Umowy, których dana Strona nie mogła przewidzieć w chwili zawierania Umowy, ani których Strona nie mogła uniknąć w żaden sposób, na które strony nie mają wpływu, lecz które uniemożliwiają pełne wykonanie zobowiązań wynikających z Umowy.
4. W przypadku strat powstałych w majątku Operatora w wyniku zawinionych naruszeń Umowy przez Przewoźnika, Przewoźnik pokrywa wielkość nakładów finansowych koniecznych do usunięcia ww. uszkodzeń w majątku Operatora stanowiących bezpośrednie następstwa danego naruszenia, jak również pod warunkiem, iż dana strata nie pozostaje w związku z naruszeniem Umowy przez Operatora.

W przypadku strat powstałych w majątku Przewoźnika lub ładunku mu powierzonym do przewozu w wyniku zawinionych naruszeń Umowy przez Operatora, Operator pokrywa wielkość nakładów finansowych koniecznych do usunięcia ww. uszkodzeń w majątku Przewoźnika stanowiących bezpośrednie następstwa danego naruszenia, jak również pod warunkiem iż dana strata nie powstaje w związku z naruszeniem.

5. Operator ze swojej strony ustanawia osobę odpowiedzialną za realizację umowy:
imię:.....nazwisko:.....funkcja:.....telefon:.....
6. Przewoźnik ze swojej strony ustanawia osobę odpowiedzialną za realizację umowy:
imię:.....nazwisko:.....funkcja:.....telefon:.....

§ 4

Zapewnienie dostępu

1. Dostęp do obiektu będzie zapewniony w terminie:
oddodla przeprowadzenia dwóch czynności wjazdu / wyjazdu do Obiektu infrastruktury usługowej
2. Operator nie odpowiada za niedotrzymanie terminu udostępniania obiektu w przypadku:
 - 1) działania lub zaniechania Przewoźnika lub osób trzecich działających w imieniu i na rzecz Przewoźnika, utrudniającego lub uniemożliwiającego niezakłócone udostępnienie obiektu przez Operatora, w szczególności braku współpracy z Operatorem w zakresie udostępnienia obiektu (np. nieterminowe dostarczenie pojazdów, dokumentacji, uchybienia w dostarczeniu

- żądanych przez Operatora informacji lub dokumentów mających znaczenie dla należytego, w tym terminowego udostępnienia obiektu);
- 2) jakiegokolwiek naruszenia przez Przewoźnika niniejszej Umowy lub Regulaminu dostępu bądź innych regulacji obowiązujących na terenie obiektu;
 - 3) zaistnienia przyczyn leżących po stronie osób trzecich, będących poza kontrolą Operatora;
 - 4) zaistnienia siły wyższej, w tym zmiany przepisów prawa;
- wystąpienia okoliczności, o których mowa w Regulaminie w zakresie uniemożliwiającym udostępnienie obiektu na warunkach przewidzianych w Umowie

§ 5

Wynagrodzenie

1. Ceny jednostkowe netto za korzystanie z Obiektu infrastruktury usługowej określono w Cenniku stanowiącym załącznik nr 2 do Regulaminu dostępu do Obiektów infrastruktury usługowej
2. Do cen netto, określonych w ust. 2 doliczony zostanie podatek VAT w wysokości zgodnej z obowiązującymi przepisami prawa w dniu wystawienia faktury.
3. Cennik, o którym mowa w ust. 1 może ulec zmianie. Operator ma obowiązek poinformować Przewoźnika o zmianie cennika. Przewoźnikowi przysługuje prawo wypowiedzenia umowy w terminie 30 dni od dnia poinformowania Przewoźnika o nowym cenniku.

§6

Zasady rozliczeń finansowych

1. Wynagrodzenie, o którym mowa w § 5 płatne będzie na podstawie faktur VAT wystawionych przez Operatora.
 2. Faktury za korzystanie z Obiektu infrastruktury usługowej Operator wystawia w następnym dniu roboczym po dniu odbioru usługi.
 3. Operator prześle fakturę za wykonaną usługę w formie papierowej/elektronicznej na adres wskazany przez Przewoźnika:
-
1. Płatność za wystawioną fakturę VAT będzie następowała w terminie 14 dni kalendarzowych od daty wystawienia faktury.
 2. W przypadku, gdy termin płatności faktury VAT przypada na sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy, za właściwy termin płatności uznaje się najbliższy dzień roboczy następujący po sobocie lub dniu ustawowo wolnym od pracy.
 3. Za datę zapłaty faktury przyjmuje się datę wpływu należności w kwocie równej kwocie wystawionej faktury na rachunek bankowy Operatora.
 4. Strony oświadczają, iż są czynnymi podatnikami podatku VAT w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. — tekst jednolity ze zmianami).
 5. W przypadku opóźnienia w płatnościach przez Przewoźnika Operatorowi będą przysługiwały odsetki za opóźnienie w transakcjach handlowych.
 6. Zwłoka w płatnościach przez Przewoźnika, przekraczająca 14 dni, upoważnia Operatora do wypowiedzenia umowy.

§ 7
Rozwiązanie Umowy

1. W przypadku nienależytego wykorzystywania Obiektu infrastruktury usługowej przez Przewoźnika, Operator ma prawo rozwiązać umowę ze skutkiem natychmiastowym.
2. Wypowiedzenie Umowy winno nastąpić w formie pisemnej, pod rygorem nieważności.
3. W mocy pozostają uprawnienia do odstąpienia od umowy przysługujące Stronom na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

§ 8
Postanowienia końcowe

1. Żadna ze Stron niniejszej umowy nie może, bez pisemnej zgody drugiej Strony, przenosić praw i obowiązków wynikających z umowy na osoby trzecie.
2. Niniejsza umowa zawarta zostaje na czas określony i obowiązuje od dnia jej podpisania do dnia lub do wyczerpania wartości przedmiotu umowy.
3. Wszelkie zmiany niniejszej umowy i oświadczenia w przedmiocie jej rozwiązania wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
4. W przypadku zaistnienia sporów, Strony umowy w pierwszej kolejności zobowiązują się do podejmowania działań, w celu ich ugodowego rozwiązania na drodze wzajemnego porozumienia. W razie nie osiągnięcia porozumienia, za właściwy do rozstrzygnięcia wszelkich sporów pomiędzy Stronami niniejszej umowy, przyjmuje się sąd właściwy dla siedziby Operatora.
5. Niniejsza umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z czego jeden egzemplarz dla Operatora i jeden dla Przewoźnika

Przewoźnik

.....

Operator

.....