

REGULAMIN OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

**Bocznicą Terminal Przeladunkowy
Treeden Group Sp. z o.o.
w Woli Baranowskiej**

Operator bocznic: **Treeden Group Sp. z o.o.**

ZATWIERDZAM:

Lublin, dnia 16 kwietnia 2024 r.

Wola Baranowska, kwiecień 2024 rok
(obowiązuje od 16 kwietnia 2024 r.)

SPIS TREŚCI

I.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
II.	OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - DANE PODSTAWOWE	6
III.	WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ	9
IV.	PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU	11
V.	PROCEDURA KOORDYNACYJNA I KRYTERIA PIERWSZEŃSTWA	13
VI.	ODMOWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY OIU	14
VII.	ODPOWIEDZIALNOŚĆ	14
VIII.	OPŁATY ZA USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ OPERATORA NA RZECZ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO W RAMACH UDOSTĘPNIENIA OIU	15
IX.	ODSZKODOWANIA, ROZLICZENIA ZA NIEDOTRZYMANIE ZOBOWIĄZAŃ PRZEZ STRONY	15
X.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	16

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Wprowadzenie

- 1.1. Firma Treeden Group Sp. z o.o. użytkownik bocznic kolejowej „Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej”, która stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej (OIU), przeznaczony do świadczenia części usług wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym.
- 1.2. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest bocznic kolejowa „Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej” posiada firma Treeden Group Sp. z o.o. – jako właściciel nieruchomości. W myśl Ustawy o transporcie kolejowym, w ramach udostępnienia przedmiotowego obiektu infrastruktury usługowej, Treeden Group Sp. z o.o. występuje jako Operator obiektu.
- 1.3. Dokumentem uprawniającym Użytkownika bocznic kolejowej, do eksploatacji Bocznic jest świadectwo bezpieczeństwa bocznic kolejowej wydane przez Prezesa Urząd Transportu Kolejowego.

2. Definicje i skróty użyte w Regulaminu OIU

- **Ustawa** - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2023 poz. 1786 z późn. zm.);
- **Regulamin OIU** - Regulamin dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w art. 36f ust. 1 Ustawy;
- **Operator obiektu infrastruktury usługowej lub w skrócie Operator** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: Treeden Group Sp. z o.o.;
- **OIU** - obiekt infrastruktury usługowej - obiekt budowlany wraz z gruntem położony na bocznic kolejowej „Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej”, przeznaczony do świadczenia usług;
- **Umowa** - umowa określająca warunki świadczenia przez operatora na rzecz przewoźnika usług w ramach dostępu do obiektu infrastruktury usługowej;
- **Wniosek o dostęp** - wniosek złożony przez przewoźnika kolejowego zainteresowanego dostępem do obiektu infrastruktury usługowej, zwany również wnioskiem;
- **Cennik** - cennik opłat za dostępu i korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej;
- **UTK** - Urząd Transportu Kolejowego;
- **PKP LHS** – PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.;
- **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej;
- **Pracownicy Przewoźnika** - pracownicy przewoźnika kolejowego, którzy uczestniczą w wykonywaniu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU;
- **Regulamin pracy bocznic kolejowej** - Regulamin pracy bocznic kolejowej Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej;

- Plac przeładunkowy - plac przeznaczony do przeładunku towarów masowych z wagonów na samochody i odwrotnie oraz z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie.

3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

3.1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:

- 3.1.1. zasad i warunków, na których operator udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym lub aplikantom;
- 3.1.2. obowiązków, które muszą spełniać pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący manewry i inne czynności w ramach dostępu do OIU;
- 3.1.3. warunków, jakie muszą spełniać pojazdy kolejowe wykonujące manewry na bocznicach kolejowej w ramach dostępu do OIU;
- 3.1.4. zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia przewoźnikowi kolejowemu OIU;

3.2. Regulamin OIU obowiązuje:

- 3.2.1. Pracowników operatora.
- 3.2.2. Pracowników przewoźnika.

3.3. Podstawa prawna:

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

3.4. Okres obowiązywania:

Regulamin OIU obowiązuje od dnia 16.04.2024 r. do dnia jego uchylecia.

4. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez użytkownika boczniczy

Wykaz stosowanych instrukcji:

L.p.	Nazwa instrukcji
1.	TG-1 Instrukcja pracy manewrowej oraz sygnalizacji na boczniczy kolejowej Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej
2.	TG-2 instrukcja utrzymania nawierzchni kolejowej o szerokości 1435 mm i podtorza kolejowego oraz przeprowadzania oględzin, badań technicznych i utrzymania rozjazdów na boczniczy kolejowej Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej
3.	TG-3 instrukcja utrzymania nawierzchni kolejowej o szerokości 1520 mm i podtorza kolejowego oraz przeprowadzania oględzin, badań technicznych i utrzymania rozjazdów na boczniczy kolejowej Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej
4.	TG-4 Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na boczniczy kolejowej Terminal Przeładunkowy Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej
5	Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).
6	Załącznik nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

II. OBIEKT INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - DANE PODSTAWOWE

1. Dane Operatora OIU

Firma	Treeden Group Sp. z o.o.
Adres	ul. Zakładowa 3, 39-451 Knapy
Numer NIP	9462499470
KRS	0000260547
Telefon	+ 48 729067306
Fax	-
E-mail	bocznica@treeden.eu
Adres strony www:	www.treeden.eu
Dokument bezpieczeństwa	Świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznicy nr 070/UK/24 wydane decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 16.04.2024 roku.

2. Opis bocznicy kolejowej, na której zlokalizowany jest OIU

2.1. Regulamin dostępu do obiektu do infrastruktury usługowej dotyczy udostępniania infrastruktury kolejowej, składającej się z obiektów budowlanych wraz z gruntem oraz instalacjami i urządzeniami oraz obiektami, znajdujących się przy ul. Zakładowa 3, 39-451 Knapy. Regulamin OIU zawiera wykaz wszystkich obiektów budowlanych wraz z gruntem oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczonych w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług związanych z koleją oraz informacje w zakresie ich lokalizacji i godzin otwarcia (6:00-22:00 w dni robocze, 8:00-16:00 w soboty).

2.2. Wykaz obiektów budowlanych z gruntem, instalacjami i urządzeniami oraz opis właściwości technicznych

2.2.1. Bocznica normalnotorowa odgałęzia się od toru stacyjnego 202N, bocznicy normalnotorowej LHS Wola Baranowska w punkcie końca toru nr 202N, za skrzyżowaniem K1 w km 195,415 linii nr 65 Most na rzece Bug – Sławków Płd., której zarządcą jest PKP LHS.

Początek bocznicy stanowi punkt styku na skrzyżowaniu K1 w km 0,000, od którego rozpoczyna się kilometracja liczona dla bocznicy. Koniec bocznicy znajduje się w km 0,772 w miejscu zabudowy kozła oporowego na zakończeniu splotu torów 402N/302S.

2.2.2. Bocznica szerokotorowa odgałęzia się od toru stacyjnego nr 100S stacji wola Baranowska LHS początkiem rozjazdu nr 101 w km 195,298 szerokotorowej linii nr 65 Most na rzece Bug – Sławków Płd., której zarządcą jest PKP LHS.

Początek bocznicy stanowi punkt końca rozjazdu nr 101 w torze nr 100S, w km 0,000, od którego rozpoczyna się kilometracja liczona dla bocznicy. Koniec bocznicy znajduje się w km 0,662 w miejscu zabudowy kozła oporowego na zakończeniu splotu torów nr 402N/302S.

- 2.3. Obiekt nie posiada prywatnych bocznic, torów bocznic, które nie stanowią części infrastruktury kolejowej.
- 2.4. Obiekt infrastruktury usługowej stanowi terminal towarowy.
- 2.5. Operator świadczy usługi dostępu do terminala towarowego.
- 2.6. Cały teren bocznic kolejowej jest przeznaczony na OIU oraz świadczenie usług przeładunku towarów masowych, kontenerowych oraz paletowych na/z wagonów.
- 2.7. Operator nie świadczy usług dodatkowych wymienionych w pkt. 3 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE (prąd trakcyjny, podgrzewanie składów, umowy indywidualne np. w zakresie kontroli, pomocy itp.) i pomocniczych wymienionych w pkt. 4 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE (dostęp do sieci telekomunikacyjnych, dostarczanie informacji uzupełniających, rewizja techniczna taboru, utrzymanie naprawcze taboru świadczone itp.).
- 2.8. Operator w ramach udostępnienia OIU może świadczyć usługi rozładunku, przeładunku oraz załadunku towarów. Przeładunek może odbywać się z wagonów na plac, na samochody, na wagony w dowolnej konfiguracji z możliwością wykorzystania infrastruktury magazynowej terminala (z przeładunkiem przez magazyn włącznie), na podstawie odrębnego porozumienia, określającego m.in. cenę świadczenia konkretnych usług ustaloną przez Operatora po uzyskaniu szczegółowych informacji w zakresie rodzaju towaru jaki miałby być przedmiotem usługi, sposobu jego opakowania lub konfekcji, specyficznych wymagań dotyczących przeładunku, zabezpieczeń itd., umożliwiających dobór technologii przeładunku i sprzętu, a co za tym idzie wycenę usług.
- 2.9. OIU przeznaczony jest do odprawy przesyłek wagonowych - przyjmowania i rozładunku składów całopociągowych, jak i pojedynczych wagonów, załadunku oraz rozładunku wagonów i samochodów.

3. Szczegółowe parametry techniczne OIU

3.1. Punkty przeładunkowe

I.p.	Lokalizacja	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego.	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Splot torów nr 402N i 301S	Rozładunek, załadunek: Towary płynne, sypkie i stałe w tym towary niebezpieczne	402N – 248 m 301S – 250 m	Punkt ładunkowy oznaczony Tablicą nr 1
2	Splot torów nr 401N i 302S, tor nr 303S	Rozładunek, załadunek: Ziarna zbóż takich jak np. pszenica, kukurydza, soja itp.	401N – 67 m 302S – 67 m 303S – 67 m	Punkt ładunkowy oznaczony Tablicą nr 2
3	Splot torów nr 401N i 302S, tor nr 303S	Rozładunek, załadunek: Towary płynne, sypkie i stałe w tym towary niebezpieczne	401N – 145 m 302S – 147 m 303S – 146 m	Punkt ładunkowy oznaczony Tablicą nr 3

3.2. Urządzenia ładunkowe na punkcie ładunkowym nr 1:

Cały system do transportu towarów z wagonów podstawianych na splot torów 402N i 301S składa się z następujących urządzeń:

- Mini ładowarka do rozładunku wagonów podłogowych krytych (rozładunek następuje przez boczne drzwi wagonu);
- Platforma – rampa mobilna, dostawiana do wagonów podłogowych krytych, po której przemieszcza się mini ładowarka, wyposażona w zasyp do załadunku nosiwa na przenośniki rozładowcze;
- Przenośniki taśmowe rozładowcze podstawiane pod wysypy wagonu z towarem typu „Hopper” lub kraty zasypowe na platformie rozładowczej – rampie mobilnej podstawianej do wagonów podłogowych przy rozładunku mini ładowarką wprowadzaną do wagonu;
- Przenośnik taśmowy zbiorczy, którego zadaniem jest przejecie nosiwa z lejów rozładunkowych wagonu i podanie go na przenośnik taśmowy pośredni;
- Przenośnik taśmowy pośredni przejmujący nosiwo z przenośnika taśmowego zbiorczego i podający je na przenośnik skośny;
- Przenośnik taśmowy skośny zasila przenośniki taśmowe boksowe, zlokalizowane w poszczególnych boksach hali magazynowej, służące do rozprowadzenia przeładowywanego towaru w poszczególnych boksach hali magazynowej;
- Przenośniki taśmowe boksowe są podwieszane do konstrukcji nośnej dachu i ich zadaniem jest zasypywanie w miarę możliwości równomierne boksów. Zrzut nosiwa z przenośnika odbywa się przez bęben czołowy (zwrotny) lub za pośrednictwem jednego z 2 pługów zrzutowych usytuowanych na trasie przenośnika.

3.3. Urządzenia ładunkowe na punkcie ładunkowym nr 2

Zespół silosów wraz z zadaszonymi kosztami do rozładunku/załadunku pociągów i samochodów. Punkt ładunkowy ma funkcję przejściowo-magazynową. Elementami przejściowymi są kosze kolejowe oraz samochodowe. Zadaszony kosz kolejowy nr 1 przewidziano na splot torów 401N i 302S, kosz kolejowy nr 3 na torze 303S, natomiast kosz samochodowy nr 2 posiada dostęp do drogi wewnątrz zakładowej.

3.4. Urządzenia ładunkowe na punkcie ładunkowym nr 3

Urządzenie przeładunkowe samojezdne typu Kalmar do załadunku/przeładunku kontenerów na placu „cargo” położonego pomiędzy splotem torów nr 401N i nr 302S a torem nr 303S.

4. Warunki korzystania z obiektu

4.1. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie świadczy usług pojazdami kolejowymi, które mogą być eksploatowane na torach wchodzących w skład obiektu. Przewoźnik kolejowy sam dokonuje przewozu kolejowego w ramach udostępniania obiektu.

4.2. Operator nie zapewnia drużyny manewrowej do obsługi obiektu.

4.3. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi obiektu jest pracownik

przewoźnika posiadający uprawnienia ustawiacza.

- 4.4. Skład manewrowy wjeżdżający do obiektu musi być pchany. Skład manewrowy wyjeżdżający z obiektu może być tylko ciągniony.
- 4.5. Nie ma możliwości korzystania w tym samym czasie z obiektu infrastruktury usługowej przez więcej niż jednego przewoźnika.
- 4.6. W czasie wykonywania manewrów w obiekcie przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa tego przewoźnika.
- 4.7. Obiekt Infrastruktury usługowej umożliwia zważenie ładunku na wadze kolejowej zarówno na torze normalnym jak i szerokim.

III. WYMAGANIA I OGRANICZENIA KORZYSTANIA Z OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

- 1.1. Przewoźnik kolejowy 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).
- 1.2. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.
- 1.3. Na torach obiektu infrastruktury usługowej niedozwolone jest wykonywanie wszelkiego rodzaju czyszczeń pojazdów kolejowych korzystających z OIU.

2. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej

- 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 jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK, o którym mowa w art. 17e Ustawy.
- 2.2. Manewry na bocznicach wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym.
- 2.3. OIU nie jest wyposażony w sieć trakcyjną, na torach OIU mogą być eksploatowane wyłączenie lokomotywy spalinowe.
- 2.4. Korzystanie z OIU odbywa się przy uwzględnieniu wszystkich zapisów zawartych w treści aktualnej wersji Regulaminu Pracy Bocznic Kolejowej.

3. Wymagania i warunki dotyczące pracowników przewoźnika w ramach dostępu do OIU.

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

4. Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych w ramach dostępu do OIU.

- 4.1. Do manewrów po torach bocznicy kolejowej dopuszcza się pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
- 4.2. Na bocznicach kolejowych, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących bocznicę z kierującym pojazdem kolejowym z napędem, wykorzystywana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa.
- 4.3. 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 (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 226 oraz z 2017 poz.1525).

5. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej.

- 5.1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:
 - uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;
 - sytuacji, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje, zgromadzenia publiczne itp.;
 - 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;
 - wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, których operator nie mógł przewidzieć;
 - wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - planowanych remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez

Operatora.

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.

5.3. Na tory boczniczy kolejowej zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, lokomotyw spalinowych z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku na oś.

IV. PROCEDURA UDOSTĘPNIANIA OBIEKTU

1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 złącznika nr 2 do Ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.

2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z użytkownikiem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.

3. Treeden Group 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 boczniczy kolejowej i innych regulacjach wewnętrznych.

4. Przewoźnik składa wniosek na wykonanie konkretnych usług na terenie boczniczy kolejowej. Wniosek musi być kompletny wraz z wymaganymi załącznikami.

5. Wnioski o realizację usług składać może osoba upoważniona przez przewoźnika.

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 OIU, 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.

7. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:

7.1. firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,

7.2. firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail przewoźnika kolejowego;

7.3. dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, REGON, KRS;

7.4. planowane zakresy zamówionych usług;

7.5. pożądane okresy realizacji wskazanych usług;

7.6. 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;

7.7. inne informacje, które przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.

8. Do wniosku o dostęp do OIU przewoźnik kolejowy załącza:

8.1. Licencję na wykonywanie przewozów;

8.2. Certyfikat bezpieczeństwa lub jednolity certyfikat bezpieczeństwa;

8.3. Oświadczenie, że pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący czynności służbowe na OIU spełniają wymagania pkt 4.3 Regulaminu OIU,

8.4. Oświadczenie, że pojazdy kolejowe przewoźnika kolejowego biorące udział w manewrach na OIU spełniają wymagania pkt 4.4 Regulaminu OIU

9. Wypełniony i podpisany wniosek o realizację usług należy przesłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu, na adres: bocznica@treeden.eu lub składać w formie pisemnej w biurze Operatora, ul. Zakładowa 3, 39-451 Knapy.

10. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w Załączniku nr 1. W imieniu Operatora Umowę podpisuje osoba upoważniona do reprezentacji Treeden Group Sp. z o.o. w tym zakresie.

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 Załącznik nr 3, po zawarciu której Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych przez Operatora w ramach udostępniania OIU?

12. Informacje uzyskiwane przez Operatora w związku z udostępnianiem OIU stanowią tajemnicę jego przedsiębiorstwa.

13. 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.

14. 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.

15. Operator dopuszcza w szczególnych przypadkach świadczenie usług dla przewoźnika kolejowego „ad hoc”, tzn. dokonanie usługi przeładunku przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej OIU. Usługi te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji potrzeb własnych Operatora obiektu infrastruktury usługowej lub potrzeb przewoźników kolejowych, którzy mają podpisaną wcześniej Umowę.

16. Przy realizacji usługi „ad hoc” nie jest wymagane podpisanie Umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU, ustalenia w tym zakresie mogą być poczynione

pomiędzy Operatorem a przewoźnikiem kolejowym w innej formie.

17. 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. V.

V. PROCEDURA KOORDYNACYJNA I KRYTERIA PIERWSZEŃSTWA

1. Operator stosuje kryteria pierwszeństwa w sytuacji braku lub ograniczonej przepustowości:
 - 1.1. usługi realizowane na własne potrzeby;
 - 1.2. usługi realizowane dla podmiotów z podpisaną już umową;
 - 1.3. usługi dla nowych podmiotów lub „ad hoc”.
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 możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków. Wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody danego wnioskodawcy.
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.
 - 3.1. zawarte i obowiązujące umowy - pierwszeństwo dostępu do usług mają przewoźnicy kolejowi, którzy mają już zawarte i obowiązujące Umowy;
 - 3.2. 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;
 - 3.3. 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 kolejowy, który przy wcześniejszych udostępnieniach wykorzystywał przyznawaną 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.
 - 3.4. W przypadkach w których przeprowadzenie procesu koordynacji nie przynosi rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, Operator przydziela dostęp do OIU jednemu przewoźnikowi, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczno-eksploatacyjne oraz oceniając możliwość optymalnego

wykorzystania dostępu do OIU.

3.5. Operator nie jest zobowiązany do podejmowania działań takich jak zmiana dni i/lub godzin otwarcia OIU.

VI. ODMOWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY OIU

1. Operator ma prawo odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu OIU w wymienionych poniżej przypadkach:

1.1. Występuje przynajmniej jedna z przyczyn ograniczeń w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej, spośród wymienionych w treści pkt III. ust .5. powyżej;

1.2. Gdy z uwagi na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku Przewoźnika kolejowego o udostępnienie OIU uniemożliwiłoby Operatorowi wykonanie zobowiązań wynikających z umów uprzednio przez niego zawartych bądź też realizację uzasadnionych potrzeb własnych;

1.3. ze względu na zły stan techniczny pojazdu kolejowego, który zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego;

1.4. ze względu na złożenie przez Przewoźnika kolejowego wniosku o udostępnienie OIU w dniach, terminach lub godzinach w których Operator nie udostępnia OIU

1.5. przyznanie dostępu do OIU wiązałoby się z konieczności poniesienia przez Operatora jakichkolwiek dodatkowych nakładów z tym związanych;

1.6. Przewoźnik kolejowy może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach wykorzystując inny udostępniany OIU,

1.7. Od odmowie dostępu do OIU Operator informuje wraz z podaniem przyczyny odmowy. Informacja może być przekazana za pośrednictwem poczty elektronicznej.

VII. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

1. Treeden Group Sp. z o.o ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie OIU, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.

2. Treeden Group sp. z o.o nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod ich adresami internetowymi lub adresami internetowymi podanymi w innych niż niniejszy regulaminach OIU, w tym za dane opracowywane przez innych Operatorów infrastruktury usługowej i infrastruktury kolejowej.

VIII. OPŁATY ZA USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ OPERATORA NA RZECZ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO W RAMACH UDOSTĘPNIENIA OIU

1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz przewoźnika kolejowego w ramach udostępnienia OIU stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
2. Opłata pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz przewoźnika kolejowego, tj. za dostęp do i korzystanie z Terminala Przeładunkowego Treeden Group Sp. z o.o. w Woli Baranowskiej.
3. Szczegółowe zasady ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz przewoźnika kolejowego 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.
4. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU zawarte są w Umowie.

IX. ODSZKODOWANIA, ROZLICZENIA ZA NIEDOTRZYMANIE ZOBOWIĄZAŃ PRZEZ STRONY

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 2.1. 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);
 - 2.2. utraconych korzyści.
3. Jeżeli wskutek 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.
4. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych, w szczególności wystąpienia przypadków siły wyższej.
5. Przewoźnik kolejowy w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne straty powstałe w infrastrukturze kolejowej bocznicą kolejowej i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
6. W przypadku niedotrzymania 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 kolejowych, którzy mieli zagwarantowany umową dostęp do OIU.

7. Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej bocznic kolejowej określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel Operatora.

X. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Pełny tekst Regulaminu OIU w języku polskim, wraz z załącznikami Operator OIU publikuje na stronie internetowej pod adresem: <http://www.treeden.eu>.
2. Ewentualne Projekty zmian i/lub aktualizacji Regulaminu OIU ogłaszane będą na stronie internetowej <http://www.treeden.eu> w terminach nie krótszych niż 14 dni przed planowanym dniem ich wejścia w życie.
3. Dane kontaktowe w sprawie udostępnienia OIU

Dane kontaktowe w zakresie technicznym i ruchu kolejowego		
Lp.	Nazwa	Dane kontaktowe
1	Imię nazwisko	Leszek Gul
2	Stanowisko	Kierownik Bocznic
3	Telefon	+48 729 067 306
4	e-mail	bocznica@treeden.eu

4. Spis załączników do Regulaminu OIU:

4.1. Załącznik Nr 1 - Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej

4.2. Załącznik Nr 2 – Cennik

4.3. Załącznik Nr 3 – Wzór Umowy