



# TARYFA

OBSŁUGA POCIĄGÓW



OPERACJE KOLEJOWE	TARYFA
Korzystanie z infrastruktury kolejowej terminalu <sup>a</sup>	600 EUR
Zajęcie torów terminalu <sup>b</sup>	150 EUR
Wybicie wagonu ze składu na terenie bocznic terminala <sup>c</sup>	250 EUR
Parkowanie uszkodzonego wagonu <sup>d</sup>	50 EUR
Wystawienie wagonu do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznicę kolejową terminala PCCI celem odbioru przez przewoźnika kolejowego, który dostarczył uszkodzony wagon <sup>e</sup>	300 EUR
Obsługa manewrowa na lub z terminala <sup>f</sup>	300 EUR

- a. W ramach przyznanego dla danego przewoźnika kolejowego slotu przeładunkowego; opłata ma zastosowanie jedynie w przypadku, gdy łączna liczba przeładunków na składzie (wyładunków + załadunków zleconych i płatnych zgodnie z taryfą terminalową) w trakcie zajętości slotu terminalowego jest mniejsza niż 50.
- b. Stawka liczona za każdą rozpoczętą godzinę powyżej przyznanego slotu przeładunkowego.
- c. Stawka zawiera opłatę za zajętość toru przez jeden uszkodzony wagon w czasie do 4 h, od momentu wybicia z pociągu.
- d. Stawka za wagon, za każdą rozpoczętą godzinę parkowania uszkodzonego wagonu, naliczanie następuje po 4 h od wybicia.
- e. Usługa realizowana wyłącznie w przypadkach gdy nie wpływa na pozostałą obsługę manewrową terminalu.
- f. Obsługa manewrowa pociągu ze stacji na terminal – 300 euro; z terminala na stację – 300 euro.

Stawki podane w taryfie są wartościami netto (nie uwzględniają podatku VAT)

Klientów zamawiających usługę na podstawie niniejszej taryfy obowiązuje termin płatności 7 dni od daty wystawienia faktury Vat. Operacje przeładunku kontenerów/ nacze – patrz taryfa terminalowa.

\*Na terminalach PCC Intermodal S.A. nie są obsługiwane pociągi, na których znajdują się jednostki intermodalne zawierające ładunki wskazane na [Wykazie ładunków nieobsługiwanych](#).

\* PCC Intermodal S.A. nie świadczy usług magazynowania, składowania, przechowania materiałów niebezpiecznych. Kontenery z materiałem niebezpiecznym mogą znajdować się na terminalu wyłącznie w ramach wykonania czynności przeładunkowych w celu zmiany środka transportu w trakcie przewozu oraz w ramach uwarunkowanego transportem czasowego odstawienia kontenera w przewozie. Przy czym łączny czas postoju na terminalu kontenerów zawierających materiały niebezpieczne nie może przekraczać 24 h od momentu przyjęcia na terminal, za wyjątkiem udokumentowanych sytuacji awaryjnych.



Niniejsza taryfa obowiązuje wszystkich przewoźników kolejowych, dostarczających pociągi z ładunkami intermodalnymi z przeznaczeniem do przeładunków na terminalu, którzy uzyskali dostęp do okien terminalowych przydzielanych przez PCC Intermodal S.A.

PCC Intermodal SA („PCCI”) oświadcza, że jako podmiot posiadający certyfikat AEO oraz SQAS, działa w oparciu o powszechnie obowiązujące przepisy prawa, posiada regulacje wewnętrzne podnoszące poziom bezpieczeństwa i jakości pracy oraz dysponuje sprzętem i kadrą lub podwykonawcami umożliwiającymi wykonywanie wyszczególnionych w niniejszej taryfie czynności.

1. Obsługa pociągów odbywała się będzie w ramach przyznanych tzw. slotów - okien terminalowych. Okna terminalowe muszą być wcześniej uzgodnione z PCCI.
2. Przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do przysyłania e-mailem do dyspozytury Terminala co 2 godziny informacji dotyczącej realizacji przewozu zawierającej potwierdzenie iż przewóz odbywa się zgodnie z rozkładem lub informować o ewentualnych opóźnieniach.
3. Monitorowanie pociągu powinno być raportowane do Terminala w czasie 8 godzin poprzedzających przyjazd do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznicę kolejową terminala PCCI.
4. W przypadku, gdy przewidywany przyjazd pociągu nie pozwala na realizację/ zakończenie czynności w ramach uzgodnionego okna (w szczególności, w przypadku późniejszego przyjazdu lub ilości ładunku powyżej uzgodnionego okna) PCCI zastrzega sobie prawo do odmowy przyjęcia pociągu lub jego obsługi w innym terminie wg ustaleń jakie dokona PCCI i przewoźnik kolejowy dostarczający pociąg do terminala. Ustalenie nowego okna odbywa się na wniosek przewoźnika kolejowego lub klienta, któremu przyznano okno.
5. W przypadku zaistnienia siły wyższej, awarii lub warunków pogodowych uniemożliwiających obsługę pociągów w ustalonych oknach terminalowych PCCI powiadomi przewoźników kolejowych o zaistniałej sytuacji. W takim przypadku PCCI nie ponosi winy za zaistniałą sytuację i podejmie działania zmierzające do ustalenia nowych okien dla obsługi pociągów, które nie mogły zostać przeładowane w przypisanych im slotach. Ustalenie nowego okna odbywa się na wniosek przewoźnika kolejowego lub klienta, którego dotyczy dane okno.
6. PCCI udostępnia instalację sprężonego powietrza dla potrzeb próby hamulca realizowanej dla składu wyjeżdżającego z terminalu.
7. W celu umożliwienia PCCI obsługi pociągu, przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do przekazania na co najmniej 4 godziny przed planowanym (w ramach przydzielonego okna) wjazdem/wyjazdem pociągu następujących informacji:
  - a. godzina przyjazdu/wyjazdu pociągów;
  - b. lista i specyfikacja ładunków znajdujących się na pociągach (min. nazwa, waga ładunku);
  - c. dokumenty określające właściwości ładunków (przede wszystkim karty charakterystyki materiałów niebezpiecznych).
8. W przypadku wagonów, których stan techniczny nie pozwala na ich dalsze nadanie, przewoźnik kolejowy jest zobowiązany dokonać ustalenia warunków i wynagrodzenia za usprawnienie do ruchu takiego wagonu przez PCCI. Niedopuszczalne jest dokonywanie napraw taboru przez przewoźnika kolejowego lub działające w jego imieniu osoby trzecie na terenie terminala.
9. Operacje przeładunkowe jakie trzeba będzie dodatkowo wykonać przy rozładunku uszkodzonych wagonów, w sytuacjach, za które nie ponosi winy terminal, rozliczane będą w oparciu o stawki wynikające z Taryfy i rozliczane będą z przewoźnikiem kolejowym.



10. W przypadku zablokowania przez skład dostarczony przez Przewoźnika toru zapewniającego komunikację z terminalem (np. w wyniku dostarczenia w składzie uszkodzonego wagonu) i brakiem podjęcia ze strony Przewoźnika kroków zmierzających do niezwłocznego odblokowania przejazdu, PCCI jest uprawnione do podjęcia działań mających na celu odblokowanie przejazdu. Koszty niniejszych działań obciążą Przewoźnika kolejowego.
11. Jeżeli przewoźnik przed zabraniem uszkodzonego wagonu wymaga przeprowadzenia oceny możliwości przewozu uszkodzonego wagonu to winien niniejsze przeprowadzić we własnym zakresie. Termin w jakim jego przedstawiciel zgłosi się w celu dokonania oceny i zakwalifikowania wagonu do przewozu winien zostać uzgodniony z Terminalem.
12. PCCI umożliwi Klientom wjazd na terminal PCCI w Kutnie swoimi pociągami w celu obsługi znajdujących się na nich ładunków intermodalnych (kontenerów), z zastrzeżeniem, że obsługę manewrową pomiędzy stacją Stacja kolejowa z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI, a terminalem lub w odwrotnym kierunku wykonuje działający na zlecenie przez PCCI operator wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej oraz stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI.
13. Odbiór każdego składu odbywa się na Terminalu i podzielony jest na część handlową (odbiór ładunków intermodalnych) realizowaną pomiędzy PCCI, a przewoźnikiem kolejowym dojeżdżającym do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI oraz część kolejową (badanie stanu technicznego składu jaki jest wtaczany na Terminal) - realizowana pomiędzy przewoźnikiem kolejowym, a operatorem manewrowym. Przedstawiciel przewoźnika kolejowego przekazujący pociąg, ma obowiązek pozostania na Terminalu do zakończenia odbioru pociągu. Brak obecności przedstawiciela przewoźnika kolejowego przy odbiorach, jest jednoznaczny z uznaniem ustalenia stanu technicznego pociągu, kontenerów dokonanego przez operatora manewrowego lub PCCI.
14. Jeżeli zachodzi konieczność wybicia ze składu uszkodzonego wagonu to przedstawiciel przewoźnika jest zobowiązany pozostawać w czasie prowadzenia tych czynności na terminalu, celem współpracy z Terminalem jeżeli zajdzie taka potrzeba.
15. W przypadku uzgodnienia nowego okna przewoźnik kolejowy dostarczający pociąg w nowym oknie winien tak skoordynować czas dostarczenia pociągu do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI aby przybyć na 1 godzinę przed ustalonym słotem przeładunkowym.
16. Przyjazd pociągu prowadzonego do terminala przez przewoźnika kolejowego do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI winien następować na 1 godzinę przed planowym słotem przeładunkowym. Odjazd pociągu ze stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI po zakończonym przeładunku winien zostać zrealizowany przez przewoźnika najpóźniej na 2 godziny po słocie przeładunkowym.
17. Niedopuszczalne jest blokowanie torów ładunkowych Terminala wagonami/składami po przeładunku oraz torów stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI wagonami/składami po przeładunku wystawionymi w uzgodnionym czasie i przeznaczonymi do zabrania przez przewoźnika kolejowego.
18. Terminy na wystawienie do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI uszkodzonych wagonów ustalane są odrębnie z PCCI.
19. Przedstawiciele przewoźnika kolejowego, uczestniczący w odbiorach pociągów lub ocenie stanu technicznego taboru zobowiązani są zapoznać się z obowiązującym Regulaminem Pracy bocznicy kolejowej oraz Regulaminem Terminala kontenerowego i przestrzegać ich postanowień.
20. Postanowienia niniejszej taryfy podlegają prawu polskiemu. Wszelkie spory wynikające z realizowania postanowień niniejszej taryfy rozstrzygane będą przez sąd właściwy dla siedziby PCCI.