

TARYFA

OBSŁUGI POCIĄGÓW

20 LAT PCC INTERMODAL

OPERACJE KOLEJOWE	TARYFA
Korzystanie z infrastruktury kolejowej terminala ^a	660 EUR
Zajęcie torów terminala ^b	165 EUR
Wybicie wagonu ze składu na terenie bocznicy terminala ^c	275 EUR
Parkowanie uszkodzonego wagonu ^d	66 EUR
Wystawienie wagonu do stacji kolejowej (i v.v.), z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI celem odbioru wagonu przez przewoźnika kolejowego ^e	165 EUR
Obsługa manewrowa na lub z terminala ^f	330 EUR
Oплата za dostęp do urządzenia do próby hamulca pociągu	55 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 ze składu

d. Stawka za wagon, za każdą rozpoczętą godzinę pobytu uszkodzonego wagonu, naliczanie następuje po 4 h od wybicia.

e. Usługa realizowana wyłącznie w przypadkach gdy nie wpływa na pozostałą obsługę manewrową terminalu, dotyczy również uszkodzonych wagonów. Stawka 165 EURO liczona za ruch w jedną stronę.

f. Obsługa manewrowa pociągu ze stacji na terminal – 330 euro; z terminala na stację – 330 euro.

Stawki podane w taryfie są wartościami netto (nie uwzględniają podatku VAT) i obowiązują po zawarciu umowy.

Rozliczenie usług i operacji terminalowych następuje na bazie aktualnie obowiązujących stawek wyszczególnionych w taryfie terminalowej.

Przy obsłudze i przeładunkach całopociągowych zastosowanie ma aktualnie obowiązujący system rabatowy, dotyczący terminalowych przeładunków kolejowych, udostępniany przewoźnikom kolejowym i operatorom intermodalnym na ich wniosek.

*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. UTI 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.

20 LAT PCC INTERMODAL

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

PCC Intermodal SA („PCCI”/”Operator”) 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 umożliwiającymi wykonywanie wyszczególnionych w niniejszej taryfie czynności.

1. Obsługa pociągów odbywała się będzie w ramach przyznanych tzw. slotów - okien przeładunkowych. Okna przeładunkowe muszą być wcześniej uzgodnione w trybie wynikającym z Regulaminu Udostępniania Terminalu Intermodalnego PCC Intermodal S.A.
2. Przewoźnik kolejowy jest zobowiązany przysłać e-mailem, odpowiednio na adres przypisany do danego terminala realizacja.slot.kutno@pcc.eu; realizacja.slot.gliwice@pcc.eu; realizacja.slot.brzegdolny@pcc.eu; 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 zgodnie z ust. 2 począwszy od 8 godzin poprzedzających przyjazd do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznicę kolejową terminalu.
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 ładunków powyżej uzgodnionego okna) Operator zastrzega sobie prawo do odmowy przyjęcia pociągu lub jego obsługi w innym terminie wg ustaleń jakie dokona Operator i przewoźnik kolejowy, który ma przyznane okno przeładunkowe. Ustalenie nowego okna odbywa się na wniosek przewoźnika kolejowego według zasad opisanych w Regulaminie udostępniania Terminalu PCC Intermodal S.A.
5. W przypadku zaistnienia siły wyższej, awarii lub warunków pogodowych uniemożliwiających obsługę pociągów w ustalonych oknach terminalowych Operator powiadomi przewoźników kolejowych o zaistniałej sytuacji. W takim przypadku Operator 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 przeładunkowych. Ustalenie nowego okna odbywa się na wniosek przewoźnika kolejowego, którego dotyczyło dane okno.
6. Operator udostępnia instalację sprężonego powietrza dla potrzeb sprawnego przeprowadzenia próby hamulca realizowanej dla składu wyjeżdżającego z terminalu. Próbę hamulca każdorazowo wykonuje uprawniony pracownik, zapewniony przez przewoźnika kolejowego, korzystającego z okna terminalowego
7. W celu umożliwienia Operatorowi obsługi pociągu, przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do przekazania na adres: realizacja.slot.kutno@pcc.eu; realizacja.slot.gliwice@pcc.eu; realizacja.slot.brzegdolny@pcc.eu, na co najmniej 24 godziny przed planowanym (w ramach przydzielonego okna) wjazdem/wyjazdem pociągu informacji zgodnie z załącznikiem nr 7 do Regulaminu Udostępniania Terminalu Intermodalnego PCC Intermodal S.A. zawierającym pełny wykaz niezbędnych informacji, m.in. są to informacje dotyczące:
 - a. godziny przyjazdu/wyjazdu pociągów;
 - b. listy i specyfikacja ładunków znajdujących się na pociągach (min. nazwa, waga ładunku);
 - c. dokumentów określających właściwości ładunków (przede wszystkim karty charakterystyki materiałów niebezpiecznych).
 - d. dalszych dyspozycji w stosunku do każdego UTI
8. W przypadku dostarczenia w składzie do Terminalu wagonów lub UTI, 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 Operatora. Ze względów bezpieczeństwa niedopuszczalne jest dokonywanie jakichkolwiek napraw taboru oraz UTI 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 Terminalowej i rozliczane będą z przewoźnikiem kolejowym, któremu przyznano okno terminalowe

20 LAT PCC INTERMODAL

10. W przypadku zablokowania przez skład dostarczony przez Przewoźnika toru stacyjnego toru lub ograniczania możliwości wykorzystywania toru lub terminalowego zapewniającego komunikację pomiędzy stacją a terminalem lub w kierunku odwrotnym (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. Operator umożliwia dostęp do infrastruktury Terminalu PCCI składami w celu obsługi znajdujących się na nich ładunków intermodalnych. Obsługa manewrowa pomiędzy stacją Stacja kolejowa, z uwagi na fakt, iż jest to jeden rejon manewrowy, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI, a terminalem lub w odwrotnym kierunku wykonuje drużyna manewrowa Operatora wykonująca przewozy w obrębie bocznic kolejowej oraz stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI. Obsługa manewrowa jest realizowana na warunkach Taryfy Obsługi Pociągów
13. Przyjęcie i odbiór każdego składu odbywa się na Terminalu i podzielone są one na części handlową (odbiór ładunków intermodalnych) oraz część kolejową (ogłędziny stanu technicznego składu jaki jest wtaczany na Terminal) realizowaną pomiędzy Operatorem, a przewoźnikiem kolejowym dojeżdżającym do stacji kolejowej, z której następuje zabranie składu na bocznice kolejową terminala PCCI. 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 dokonane przez operatora manewrowego lub Operatora.
14. Jeżeli zachodzi konieczność wybicia ze składu wprowadzonego na Terminal 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 slotem 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 slotem 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 slotcie 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. W przypadku powtarzającej się sytuacji blokowania Operator ma prawo odmówić obsługi kolejowych składów tego przewoźnika. W przypadku powtarzających się sytuacji zablokowania toru o czym mowa w punkcie 10 oraz 15 do 17 zapewniającego komunikację, Operator ma prawo do anulowania przyznanych temu przewoźnikowi okien terminalowych w terminie 7 dni od skierowania pisma wzywającego do zaniechania praktyk związanych z blokowaniem
18. Terminy na wystawienie do stacji kolejowej, z której następuje wjazd na bocznice kolejową terminala PCCI uszkodzonych wagonów ustalane są odrębnie z Operatorem.
19. Przedstawiciele przewoźnika kolejowego, uczestniczący w odbiorach pociągów lub ocenie stanu technicznego taboru zobowiązani są zapoznać się z obowiązującym Regulaminem Pracy bocznic kolejowej oraz wyciągiem z Regulaminem Terminalu 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 Operatora.