

Załącznik do Uchwały nr 19/2023
Zarządu „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o.
z dnia 31.01.2023 r.



REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU
INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
PUNKT TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNY
Kraków (PTE Kraków)
w stacji Kraków Główny KGA
31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6

Kraków, styczeń 2023

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Publikacja, kopiowanie, dystrybucja, modyfikacja, wprowadzanie zmian w Regulaminie, w celach komercyjnych lub wewnętrznych, w całości lub w części Regulaminu bez uprzedniej zgody „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o. wyrażonej na piśmie, pod rygorem nieważności, są zabronione.

 <p>KOLEJE MAŁOPOLSKIE</p>	Koleje Małopolskie sp. z o. o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl www.kolejemalopolskie.com.pl tel. (12) 30 71 714
Data przyjęcia dokumentu:	Nr Uchwały
31.01.2023 r.	Uchwała nr 19/2023
Data obowiązywania:	15.02.2023r.
Komórka organizacyjna odpowiedzialna za Dokument	Naczelnik PTE Kraków
Opracował:	Imię i nazwisko
Naczelnik PTE Kraków	Grzegorz Bochenek
Przyjął	
TOMASZ WARCHOŁ , Prezes Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.	

Spis treści:

ROZDZIAŁ I WSTĘP	5
§1 Postanowienia ogólne	5
§2 Dokumenty związane	6
§3 Definicje i skróty	6
ROZDZIAŁ II INFORMACJE O OBIEKCIE	8
§4 Ogólna charakterystyka OIU PTE Kraków	8
§5 Warunki korzystania z OIU PTE Kraków	9
§6 Ograniczenia w dostępie do OIU PTE Kraków oraz świadczonych w nich usług	12
ROZDZIAŁ III PROCEDURA UDOSTĘPNIENIA OIU PTE Kraków	12
§7 Obsługa wniosku i obieg dokumentów	12
§8 Odmowa dostępu do obiektu i odrzucenie wniosku o dostęp	14
§9 Procedura koordynacyjna, realne alternatywy, kryteria pierwszeństwa	14
§10 Umowa na udostępnienie OIU PTE Kraków	15
ROZDZIAŁ IV OPŁATY ZA DOSTĘP DO OIU PTE Kraków	16
§11 Cennik opłat	16
§12 Rozliczanie usług	16
§13 Gwarancje finansowe	17
ROZDZIAŁ V POZOSTAŁE POSTANOWIENIA	17
§14 Postępowanie w razie wystąpienia zdarzenia kolejowego	17
§15 Odpowiedzialność za szkodę	18
§16 Informacje kontaktowe	18

WYKAZ ZMIAN

Lp.	Podstawa wprowadzenia zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany	Obowiązuje od dnia
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

ROZDZIAŁ I WSTĘP

§1

Postanowienia ogólne

1. Operatorem obiektu infrastruktury usługowej, zgodnie z niniejszym regulaminem jest:
 - 1.1. „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o. z siedzibą w Krakowie,
ul. Wodna 2,
30-556 Kraków,
Numer KRS: 0000500799,
Numer NIP: 677 23 79 445,
Numer REGON: 123034972,
Kapitał zakładowy: 66.365.000,00 PLN w pełni pokryty,
www.kolejemaalopolskie.com.pl,
sekretariat@kolejemaalopolskie.com.pl,
2. W imieniu Operatora obiektu infrastruktury usługowej działa:
 - 2.1. Punkt Techniczno – Eksploatacyjny Kraków (dalej „PTE Kraków”) – bocznicą kolejową „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. wraz z całą infrastrukturą i obiektami przy ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków.
3. Regulamin dostępu do Obiektu Infrastruktury Kolejowej „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o. (zwany dalej „Regulamin OIU PTE Kraków”) został opracowany przez Spółkę „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o. z siedzibą w Krakowie przy ul. Wodnej 2, 30-556 Kraków, wpisana do Rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000500799, NIP: 677 23 79 445, REGON 123034972, o kapitale zakładowym w wysokości 66.365.000,00 zł w pełni pokrytym, na podstawie art. 36f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2021 poz. 1984, z późn. zm.).
4. Regulamin OIU PTE Kraków, zlokalizowanego na bocznicę kolejowej „Koleje Małopolskie” w stacji Kraków Główny KGA 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:
 - 4.1. szczegółowy wykaz usług świadczonych w OIU PTE Kraków zał. nr 1,
 - 4.2. wzór wniosku o udostępnienie OIU PTE Kraków zał. nr 2,
 - 4.3. cennik usług OIU PTE Kraków..... zał. nr 3,
 - 4.4. wzór umowy o udostępnienie OIU PTE Kraków zał. nr 4,
 - 4.5. wykaz regulacji wewnętrznych Operatora KMŁ zał. nr 5.
5. Regulamin OIU PTE Kraków określa:
 - 5.1. obiekt infrastruktury usługowej, którego dotyczy i rodzaje świadczonych usług;
 - 5.2. warunki korzystania z obiektu infrastruktury usługowej;
 - 5.3. procedurę udostępniania obiektu, w tym termin składania wniosków oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o udostępnienie obiektów;
 - 5.4. wysokość opłat za dostęp do obiektu;
 - 5.5. pozostałe postanowienia.
6. Zmiany do niniejszego Regulaminu mogą być wprowadzane w każdym czasie po uprzednim zawiadomieniu Przewoźników kolejowych i będą wchodziły w życie w terminie wskazanym w zawiadomieniu, nie wcześniej jednak niż 14 dni od dnia ogłoszenia planowanych zmian do Regulaminu.
7. Zawiadomienia mogą odbywać się w formie pisemnej lub elektronicznej, w tym poprzez ogłoszenie zmian do Regulaminu na stronie internetowej www.kolejemaalopolskie.com.pl w zakładce OIU – PTE Kraków.
8. Egzemplarz Regulaminu można nabyć w wersji papierowej (za opłatą zgodną z cennikiem), w siedzibie Spółki działających w imieniu Operatora KMŁ.
9. Operator KMŁ przekazuje Prezesowi UTK i zarządcy, z którego siecią kolejową jest połączony obiekt, egzemplarz Regulaminu obiektu i/lub informuje ich o adresie strony internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany.
10. Niniejszy Regulamin obowiązuje:
 - 10.1. Pracowników Operatora KMŁ;
 - 10.2. Pracowników Przewoźnika kolejowego wnioskującego o dostęp do OIU PTE Kraków.

11. Godziny otwarcia OIU PTE Kraków w odniesieniu do świadczonych usług określonych w niniejszym Regulaminie:
 - 11.1. Udostępnienie torów postojowych – usługi wykonywane 7 dni / 24 h,
 - 11.2. Udostępnienie torów na hali nr 501, 502, 503 z kanałami rewizyjnymi – usługi wykonywane w dni robocze w godzinach 06.00 – 18.00,
 - 11.3. Udostępnienie stanowisk technicznych, w tym stanowisk do mycia i czyszczenia taboru, świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych określonych w niniejszym Regulaminie – usługi wykonywane w dni robocze w godzinach 06.00 – 18.00.

§2

Dokumenty związane

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r.; poz. 1984, z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą”;
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755), zwane dalej „Rozporządzeniem”;
3. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją.
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2021, poz. 1973);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015, poz. 360),
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz.U. z 2022 poz. 2557).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (tekst jednolity: Dz. U z 2019 r., poz. 340).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 369).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226, z późn. zm.).

§3

Definicje i skróty

1. **Bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Przez bocznicę kolejową w niniejszym Regulaminie rozumie się bocznicę kolejową „Koleje Małopolskie” w stacji Kraków Główny KGA 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6, w skrócie bocznicą KML.
2. **Cennik** – oznaczony cennik opłat za dostęp do OIU PTE Kraków objęty niniejszym Regulaminem.
3. **Certyfikat bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności. Certyfikat bezpieczeństwa wydany na podstawie *Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 traci moc z dniem 16 czerwca 2025 r.*
4. **Dysponent** – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).
5. **Harmonogram** – plan korzystania Przewoźnika kolejowego z OIU PTE Kraków.
6. **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do Ustawy.
7. **Infrastruktura nieczynna** – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił do ruchu kolejowego.

8. **Instrukcja** – zbiór zasad i metod pracy zapewniający jej właściwą organizację oraz bezpieczeństwo osób i pojazdów kolejowych.
9. **Koleje Małopolskie Sp. z o. o.** – Spółka z siedzibą w Krakowie przy ul. Wodnej 2, 30-556 Kraków, wpisane do Rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000500799, NIP: 677 23 79 445, REGON 123034972, o kapitale zakładowym w wysokości 66.365.000,00 zł w pełni pokrytym. www.kolejemalopolskie.com.pl.
10. **Kontrahent** – przedsiębiorca nie będący przewoźnikiem kolejowym wnoszący o dostęp do OIU.
11. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
12. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
13. **Obiekt Infrastruktury Usługowej** (zwany dalej także: OIU PTE Kraków) – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.
14. **Operator obiektu infrastruktury kolejowej** (zwany dalej: Operator KMŁ) – „Koleje Małopolskie Sp. z o. o. jako podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu OIU lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych, co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy.
15. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego.
16. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
17. **Pracownik** – pracownik lub osoba świadcząca pracę lub usługi na podstawie innego stosunku prawnego niż umowa o pracę.
18. **Procedura koordynacyjna** – oznacza procedurę, za pośrednictwem której operator KMŁ i wnioskodawcy próbują rozwiązać sytuacje, w których potrzeby w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej lub usługi związanej z koleją dotyczą tego samego obiektu infrastruktury usługowej i kolidują ze sobą.
19. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
20. **Przywrócenie do eksploatacji** – zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.
21. **Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury kolejowej** (zwany dalej Regulamin OIU PTE Kraków) – dokument określający 1) obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje; 2) zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny; 3) procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1; 4) szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów; 5) wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.
22. **Regulamin pracy boczniczy kolejowej** – jest to ustalony w formie opracowanego i zatwierdzonego przez użytkownika boczniczy kolejowej dokument, określający zbiór zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określający wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujący sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych dla danej boczniczy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.
23. **Skład manewrowy** – pojazd kolejowy, pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący wyłącznie manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.
24. **Sytuacja nadzwyczajna** – nagłe zdarzenie, powstałe niezależnie od woli stron, uniemożliwiające wykonanie umowy w całości lub części, którego nie można było przewidzieć ani mu zapobiec.

25. **Świadczenie usług na własne potrzeby** – oznacza sytuację, w której przedsiębiorstwo kolejowe świadczy sobie samemu usługę związaną z koleją na terenie operatora obiektu infrastruktury usługowej, pod warunkiem że dostęp do obiektu i korzystanie z niego przez to przedsiębiorstwo kolejowe do celów świadczenia usług na własne potrzeby jest prawnie i technicznie możliwe, nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji, a operator danego obiektu infrastruktury usługowej oferuje taką możliwość.
26. **Świadectwo bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
27. **Umowa o udostępnienie obiektu infrastruktury kolejowej** – umowa lub umowy zawarte pomiędzy Przewoźnikiem a Operatorem obiektu infrastruktury usługowej określające warunki świadczenia usług oraz wzajemne prawa i obowiązki stron, na podstawie której lub których udostępniana jest Infrastruktura kolejowa.
28. **Usługa dodatkowa** – usługa obejmująca wykonywanie przez Operatora napraw awaryjnych i powypadkowych wyłącznie dla typów taboru kolejowego eksploatowanego przez Operatora.
29. **Usługa niestandardowa** – usługa świadczona przez Operatora dla typów taboru kolejowego nie eksploatowanego przez Operatora.
30. **Usługa podstawowa** – usługa polegająca na zapewnieniu dostępu do OIU.
31. **Usługa pomocnicza** – usługa obejmująca rewizję techniczną taboru, dostęp do sieci telekomunikacyjnych lub dostarczanie informacji uzupełniających.
32. **Użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot zarządzający bocznicą kolejową.
33. **Ustawa** – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984, z późniejszymi zmianami).
34. **Zarządca infrastruktury** – podmiot zarządzający Infrastrukturą kolejową zgodnie z art. 5 Ustawy i udostępniający ją na podstawie przepisów Rozdziału 6 Ustawy.
35. **Zdolność przepustowa obiektu infrastruktury usługowej** – oznacza potencjał do wykorzystania obiektu infrastruktury usługowej i świadczenia usługi w danym okresie, biorąc pod uwagę czas potrzebny na dostęp do obiektu i opuszczenie obiektu infrastruktury usługowej.

ROZDZIAŁ II INFORMACJE O OBIEKCIE

§4

Ogólna charakterystyka OIU PTE Kraków

1. Bocznic kolejowa KMŁ w stacji Kraków Główny KGA stanowiąca punkt zaplecza technicznego Koleje Małopolskie Sp. z o. o. posiada układy torowe o szerokości 1435 mm wraz z niezbędną infrastrukturą do wykonywania czynności utrzymaniowo-serwisowo-naprawczych i obrządzania składów, w tym mycia taboru w myjni.
2. Operator KMŁ posiada własny pojazd kolejowy służący do wykonywania manewrów po infrastrukturze OIU PTE Kraków. Przemieszczanie taboru kolejowego licencjonowanego Przewoźnika od punktu styku z Zarządcą infrastruktury kolejowej do stanowisk utrzymaniowo – naprawczych w OIU PTE Kraków realizowane jest przede wszystkim pojazdem kolejowym Operatora KMŁ.
3. W zależności od warunków eksploatacyjno-manewrowych dopuszcza się przejazdy manewrowe pojazdami kolejowymi Przewoźnika na terenie OIU PTE Kraków z pilotowaniem przez upoważnionego pracownika Operatora KMŁ.
4. Zasady poruszania się pojazdów kolejowych po infrastrukturze torowej OIU PTE Kraków Operatora KMŁ, reguluje obowiązujący Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej KMŁ.
5. Operator KMŁ świadczy następujące rodzaje usług:

5.1. usługi podstawowe:

5.1.1. **tory postojowe** (zał. nr 2, ust. 2, pkt 4 do ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym):

- 5.1.1.1. tor nr 505 E – tor postojowy i obrządzania taboru,
- 5.1.1.2. tor nr 507 E – tor postojowy i obrządzania taboru,
- 5.1.1.3. tor nr 509 E – tor postojowy i obrządzania taboru, dojazdowy do toru nr 513,
- 5.1.1.4. tor nr 510 E – tor postojowy i obrządzania taboru,
- 5.1.1.5. tor nr 511 E – tor postojowy i obrządzania taboru,
- 5.1.1.6. tor nr 512 E – tor postojowy i obrządzania taboru,
- 5.1.1.7. tor nr 513 E – tor postojowy i obrządzania taboru.

- 5.1.1.8. tor nr 561 E – tor wyciągowy oraz postój i obrządzanie taboru
- 5.1.2. punkty zaplecza technicznego**, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza (zał. nr 2, ust. 2, pkt 5 do ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym):
- 5.1.2.1. kanał rewizyjny z torem wypoziomowanym 501 – wyposażony w układ sprężonego powietrza oraz możliwość z korzystania z przyłączy elektrycznych 230V i 3x400V,
- 5.1.2.2. kanał rewizyjny, zlokalizowany przy torze technologicznym 502 – wyposażony w układ sprężonego powietrza oraz sieć trakcyjną o napięciu 3 kV DC,
- 5.1.2.3. kanał rewizyjny z torem wypoziomowanym 503 – wyposażony w układ sprężonego powietrza oraz możliwość z korzystania z przyłączy elektrycznych 230V i 3x400V, drabiny i podesty stałe oraz sieć trakcyjną o napięciu 3 kV DC.
- 5.1.3. stanowiska techniczne, w tym stanowiska do mycia i czyszczenia taboru** (zał. nr 2, ust. 2, pkt 6 do ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym):
- 5.1.3.1. myjnia taboru kolejowego – położona na torze technologicznym 502,
- 5.1.3.2. stanowisko odladzania pojazdów kolejowych – położone na torze technologicznym 502,
- 5.1.3.3. stanowisko z zapadnią trakcyjną – położone na torze technologicznym nr 501,
- 5.1.3.4. suwnica pomostowa – transport podzespołów wewnątrz hali pomiędzy dwoma torami przeglądowo – naprawczymi na całej ich długości (tor nr 501, 503),
- 5.1.3.5. stanowisko odfekalniania/płukania i wodowania pojazdów kolejowych – położone na torze 502 oraz 504.
- 5.2. usługi dodatkowe:**
- 5.2.1. prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń** (zał. nr 2, ust. 3, pkt 1, lit. c do ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym):
- 5.2.1.1. praca manewrowa do przetaczania niesprawnego pojazdu do hali i na tory odstawkowe za pomocą pojazdu szynowo-drogowego operatora.
- 5.3. usługi pomocnicze:**
- 5.3.1. rewizja techniczna taboru** (zał. nr 2, ust. 3, pkt 2, lit. c do ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym):
- 5.3.1.1. usługa rewidencka
- 5.4. usługi niestandardowe:**
- 5.4.1. usługi o których mowa powyżej w pkt 5.1-5.3 mogą być ustalane indywidualnie, w zależności od stopnia spełnienia parametrów dotyczących taboru, stopnia skomplikowania, czasu trwania wykonania danej usługi, ilości pracowników koniecznych do jej wykonania, rodzaju sprzętu i urządzeń niezbędnych do wykonania usługi, ilości osób do przeszkolenia.**
6. Szczegółową charakterystykę świadczonych usług: dane techniczne, możliwy zakres usług OIU PTE Kraków, zawiera załącznik nr 1 do niniejszego Regulaminu.

§5

Warunki korzystania z OIU PTE Kraków

1. Regulamin OIU PTE Kraków ma zastosowanie do podmiotów będących Przewoźnikami kolejowymi. Dla podmiotów nie będących Przewoźnikami, a będących kontrahentami Operatora KMŁ, istnieje możliwość korzystania z OIU PTE Kraków na indywidualnie ustalonych zasadach, z zastrzeżeniem, iż pierwszeństwo usług świadczonych w obiekcie przysługuje przewoźnikom kolejowym.
2. Przewoźnicy kolejowi wnoszący o dostęp do OIU PTE Kraków muszą posiadać ważny Certyfikat bezpieczeństwa oraz inne dokumenty wymagane prawem dla prowadzenia działalności.
3. Operator KMŁ zastrzega sobie prawo do pierwszeństwa wykorzystywania OIU PTE Kraków dla własnych potrzeb, wynikających z obiegu składów Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., tj. czynności utrzymaniowo – naprawczych, obrządzania, wodowania, odfekalniania, mycia pojazdów.
4. Operator KMŁ informuje Przewoźnika, na jego wniosek, o planowanych ograniczeniach zdolności przepustowej OIU PTE Kraków z 7 dniowym wyprzedzeniem przed wprowadzeniem ograniczenia. W przypadku awarii stanowisk technicznych, Operator KMŁ powiadamia

- przewoźnika niezwłocznie. Powiadomienie nastąpi za pomocą poczty elektronicznej lub wysłanego pisma powiadamiającego.
5. Czynności utrzymaniowo – naprawcze przy taborze Przewoźnika w OIU PTE Kraków mogą również być wykonywane przez Operatora KMŁ, zgodnie z przepisami utrzymaniowo naprawczymi Przewoźnika, jeżeli Operator KMŁ dysponuje odpowiednimi zasobami.
 6. Pracownicy Przewoźników kolejowych przed czynnym udziałem w procesie korzystania z OIU PTE Kraków mają obowiązek zapoznać się z Instrukcjami Operatora KMŁ oraz regulaminem pracy boczniczy kolejowej na obszarze, której położony jest OIU PTE Kraków i bezwzględnie stosować.
 7. Operator udostępnia Przewoźnikowi wymagane regulacje wewnętrzne po zawarciu Umowy, bezpłatnie w formie elektronicznej lub za opłatą w formie wydruku z zgodnie z cennikiem opłat. Wykaz regulacji wewnętrznych Operatora KMŁ określa załącznik nr 5 do niniejszego Regulaminu.
 8. Operator KMŁ przeprowadza szkolenia autoryzacyjne, stanowiskowe i BHP dla Pracowników Przewoźników kolejowych korzystających z OIU PTE Kraków, mające na celu zapoznanie z warunkami lokalnymi i regulaminem pracy boczniczy kolejowej, na których położona jest infrastruktura i stanowiska naprawcze OIU PTE Kraków. Przewoźnik kolejowy obowiązany jest zgłosić potrzebę przeprowadzenia szkoleń i autoryzacji na minimum 2 dni od zawarcia z Operatorem KMŁ Umowy na udostępnienie OIU PTE Kraków. Szkolenia autoryzacyjne, stanowiskowe i BHP są wykonywane za opłatą zgodnie z cennikiem.
 9. Udostępnianie OIU PTE Kraków na boczniczy kolejowej KMŁ odbywa się na podstawie następujących warunków:
 - 9.1. Obowiązek dowodnego zapoznania się z Regulaminem Pracy Boczniczy „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o. w stacji Kraków Główny KGA,
 - 9.2. Obowiązek zapoznania się z Regulaminem dostępu do OIU PTE Kraków,
 - 9.3. Obowiązek dowodnego zapoznania się z wewnętrznymi przepisami OIU PTE Kraków obowiązującymi na boczniczy kolejowej KMŁ,
 - 9.4. Obsługa Przewoźnika przed rozpoczęciem wjazdu i prac na terenie OIU PTE Kraków, powinna posiadać:
 - 9.4.1. niezbędne uprawnienia i upoważnienia,
 - 9.4.2. przeszkolenie stanowiskowe z zakresu BHP na stanowisku pracy,
 - 9.4.3. przeszkolenie z zasad poruszania się po terenie infrastruktury kolejowej przez przedstawicieli OIU PTE Kraków,
 - 9.4.4. uzgodniony termin i zakres wykonywanych prac w ramach OIU PTE Kraków, zgodnie z harmonogramem,
 - 9.4.5. przy korzystaniu z stacjonarnych elektrycznych przyłączy (230V lub 3/400V) przynajmniej jedna osoba powinna posiadać uprawnienia SEP na stanowisku dozoru oraz jedna osoba posiadać uprawnienia SEP w zakresie eksploatacji,
 - 9.4.6. uprawnienia w przypadku korzystania z innych urządzeń technicznych.
 10. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KMŁ” odbywa się z wykorzystaniem sprawnego pojazdu zjeżdżającego na obsługę utrzymaniowo-serwisowo-naprawczą i postój.
 11. Do podstawiania i zabierania na i z tor/u 501 w hali (tor w hali bez sieci trakcyjnej) oraz do przetaczania niesprawnego pojazdu wykorzystywany jest pojazd szynowo-drogowy lub inny pojazd kolejowy. Pojazdy kolejowe zasilane z sieci trakcyjnej mogą być wprowadzane do hali utrzymaniowej na tor nr 502 i 503 sposobem odstawczym lub za pomocą specjalnego pojazdu szynowo-drogowego należącego do OIU PTE Kraków. Szczegółowe zagadnienia dotyczące zasad wykonywania pracy manewrowej oraz zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą a torami zarządcy infrastruktury, z którymi bocznicą jest połączona określa Regulamin pracy boczniczy kolejowej KMŁ.
 12. Na boczniczy KMŁ, do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących z kierującym Pojazdem kolejowym z napędem, wykorzystywana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa. Operator KMŁ, na czas obsługi do OIU PTE Kraków doposaży przewoźnika w radiotelefon przenośny z zasobów własnych wraz z pracownikiem posiadającym wymagane kwalifikacje do pilotowania pojazdu po terenie OIU PTE Kraków.
 13. Pojazdy kolejowe posiadające sprzęgi automatyczne winny posiadać pólspzęg w swoim wyposażeniu technicznym.
 14. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe, spełniać muszą wszystkie warunki określone w Ustawie (art. 22b ust.1 i w art. 22d) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na podstawie Ustawy, w tym kierujący pojazdami trakcyjnymi odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości linii kolejowych.

15. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności wynikające z Umowy, muszą być wyposażeni w imienne zezwolenia upoważniające do przebywania na całym lub ograniczonym obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury kolejowej.
16. Pojazdy kolejowe eksploatowane przez Przewoźników kolejowych muszą spełniać warunki techniczne określone w przepisach prawa, w szczególności:
 - 16.1. posiadać sprawne wszystkie urządzenia, w tym będące przedmiotem badań technicznych koniecznych do uzyskania dokumentu, na podstawie którego pojazdy te zostały dopuszczone do eksploatacji, oraz dodatkowych badań przeprowadzonych na żądanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, posiadać ważną dokumentację dotyczącą przywrócenia do eksploatacji w rozumieniu przepisów prawa,
 - 16.2. posiadać odpowiednie i ważne dokumenty, na mocy których są one dopuszczone do eksploatacji,
 - 16.3. powinny być wyposażone w czynny i sprawny hamulec,
 - 16.4. elementy układu jezdnych pojazdów kolejowych winny zapewniać niezakłóconą pracę urządzeń SRK oraz urządzeń radiołączności Operatora KMŁ,
 - 16.5. wyposażone w czynne i sprawne urządzenia radiołączności pociągowej włączone do systemu zdalnego zatrzymania pociągu „Radio-Stop” w tym:
 - 16.1.1. posiadać dokument lub znak potwierdzający spełnienie wymagań Ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne,
 - 16.1.2. posiadać aktualne Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji radiotelefonu,
 - 16.1.3. posiadać aktualne pozwolenie Urzędu Komunikacji Elektronicznej,
 - 16.1.4. nie mogą powodować zakłóceń w pracy sieci radiołączności eksploatowanej na terenie działania Operatora KMŁ.
 - 16.6. pozostałe pojazdy kolejowe (w tym pojazdy kolejowe specjalne), muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, umożliwiające nawiązanie łączności z zarządcą infrastruktury i Operatorem KMŁ,
 - 16.7. zestawy kołowe pojazdów kolejowych powinny zapewniać elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawów kołowych nie może być większa niż 50 mΩ.
17. Przewoźnicy kolejowi korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobligowani są do zawarcia stosownych umów dystrybucji, sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w stosownym zakresie.
18. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3 kV DC jest PKP Energetyka S.A.
19. Przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do zawarcia we własnym zakresie stosownej Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej z Zarządcą zarządzającym infrastrukturą kolejową, która prowadzi do OIU PTE Kraków, tj. z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
20. Pojazd kolejowy Przewoźnika korzystający z OIU PTE Kraków nie może wydzielać substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogą powodować przekroczenie obowiązujących norm zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.
21. Wjazd samochodów na teren bocznicy jest możliwy po wcześniejszym zgłoszeniu informacji do OIU PTE Kraków.
22. Prawa i obowiązki Operatora KMŁ oraz Przewoźnika zostały szczegółowo przedstawione w umowie o udostępnienie OIU PTE Kraków, stanowiącej załącznik nr 4 do niniejszego Regulaminu.
23. OIU PTE Kraków może obsługiwać następujące typy pojazdów:

L.p.	Typ	Seria	Rodzaj pojazdu
1	5B/6B	EN57	EZT
2	5Bs/6Bs	ED72	EZT
3	36WEa	EN63A	EZT
4	5B/6B	EN71	EZT
5	14WE	EN61-01	EZT
6	218Mc	SA133	SZT
7	41WE	EN99	EZT
8	40WEa	EN64	EZT
9	32WE	EN77	EZT
10	22WEh	EN76B	EZT
11	31WE	EN78	EZT

12	31WEb	EN78A	EZT
13	45WE	EN79	EZT

24. W przypadku przewoźników wnoszących o dostęp do OIU PTE Kraków dla pojazdów nieobjętych ww. wykazem, pozytywne rozpatrzenie wniosku związane jest ze spełnieniem następujących przesłanek:

- 24.1. realizacja wytycznych §5 ust. 13 – 17, 19 – 20,
- 24.2. realizacja wytycznych §7 ust. 2 i 3,
- 24.3. w przypadku korzystania z automatycznej myjni przedstawić dane podstawowe pojazdu (skrajnia pojazdu – długość, szerokość, wysokość) oraz przed planowanym wykonaniem usługi (3 dni przed terminem), dostarczyć pojazd na stanowisko myjni w celu zaprogramowania danych technicznych w urządzeniu sterującym,

§6

Ograniczenia w dostępie do OIU PTE Kraków oraz świadczonych w nich usług

1. W procesie udostępniania Przewoźnikom kolejowym OIU PTE Kraków mogą wystąpić następujące ograniczenia:
 - 1.1. przekroczona zdolność przepustowa OIU PTE Kraków,
 - 1.2. planowe i nieplanowe wyłączenie urządzeń zaplecza technicznego lub dźwignic w OIU PTE Kraków,
 - 1.3. planowe zamknięcia torowe występujące w infrastrukturze kolejowej zarządcy z łączącymi do infrastruktury OIU PTE Kraków,
 - 1.4. nieplanowane zamknięcia torowe na bocznicę kolejowej na terenie której znajduje się OIU PTE Kraków, wynikające z czasowego wyłączenia części infrastruktury bocznicę kolejowej z eksploatacji na czas wykonania jej modernizacji, remontu lub naprawy,
 - 1.5. wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, skutkujących zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy,
 - 1.6. wystąpienie zdarzeń losowych takich jak: strajk, blokada przejazdu, demonstracja, gwałtowna zmiana warunków atmosferycznych itp.,
 - 1.7. decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych uprawnionych organów państwowych,
 - 1.8. niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie pojazdu kolejowego Przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub innych uprawnionych organów państwowych spowodowane niespełnieniem przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w obowiązujących przepisach prowadzenia ruchu pociągu.
2. Na stronie internetowej operatora KMŁ umieszczana jest informacja na temat wszelkich ograniczeń dotyczących zdolności przepustowej, awarii urządzeń oraz warunków korzystania z obiektu.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURA UDOSTĘPNIENIA OIU PTE Kraków

§7

Obsługa wniosku i obieg dokumentów

1. Przewoźnik kolejowy w celu uzyskania dostępu do OIU PTE Kraków sporządza Wniosek w formie elektronicznej lub pisemnej według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2, który jest dostępny na stronie Operatora KMŁ, na stronie www.kolejmalopolskie.com.pl w zakładce OIU – PTE Kraków.
2. We Wniosku należy przedstawić następujące:
 - 2.1. dane Przewoźnika kolejowego, który wnioskuje o dostęp do OIU PTE Kraków,
 - 2.2. określenie OIU PTE Kraków, którego dotyczy Wniosek,
 - 2.3. określenie usługi o jaką wnioskuje Przewoźnik kolejowy,
 - 2.4. określenie czasu na jaki Operator KMŁ chce udostępnić OIU PTE Kraków, z podaniem daty i godziny początkowej oraz daty i godziny końcowej udostępniania,
 - 2.5. określenie danych dotyczących pojazdu kolejowego, który ma korzystać z obiektu (masa pojazdu kolejowego, ilość osi, maksymalny nacisk na oś na szynę, długość składu manewrowego lub pociągowego, sposób nastawienia hamulca),

- 2.6. wskazanie elementu, stanowiska technicznego wchodzącego w skład OIU PTE Kraków, będącego przedmiotem wniosku,
 - 2.7. dane kontaktowe do pracownika przewoźnika, który będzie korzystał z OIU PTE Kraków,
 - 2.8. dokładny adres siedziby Przewoźnika kolejowego, numer telefonu pracownika składającego wniosek, numer faksu, e-mail, ewentualnie adres strony internetowej,
 - 2.9. dokładny adres siedziby właściciela pojazdu kolejowego (w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest jego właścicielem).
3. Podczas pierwszego składania Wniosku, Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do przedstawienia następujących dokumentów:
 - 3.1. poświadczoną za zgodność z oryginałem kopię ważnej licencji i ważnego certyfikatu bezpieczeństwa,
 - 3.2. oświadczenie o obowiązku informowania o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa,
 - 3.3. aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego,
 - 3.4. oświadczenie, że posiadany tabor przeznaczony do realizacji usługi spełnia warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016r. poz. 226, z późn. zm.),
 - 3.5. oświadczenie, że pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniają warunki określone w Ustawie o transporcie kolejowym oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na podstawie powyższej Ustawy,
 - 3.6. oświadczenie, że wobec niego nie toczą się postępowania upadłościowe lub likwidacyjne,
 - 3.7. oświadczenie, że nie zalega w podatkach lub stwierdzające stan zaległości w tym zakresie,
 - 3.8. oświadczenie, że zapoznał się z Regulaminem i akceptuje jego warunki.
 4. Operator KMŁ podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, przy czym nie jest on zobowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.
 5. Operator KMŁ ustala następujący tryb składania wniosków:
 - 5.1. wniosek o dostęp do OIU PTE Kraków – zgodnie z wytycznymi pkt 8-9,
 - 5.2. wniosek w trybie „ad hoc” – zgodnie z wytycznymi pkt 10-11 w przypadku napraw bieżących i awaryjnych przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej OIU PTE Kraków.
 6. Do wniosku należy załączyć potwierdzenie uiszczenia opłaty za rozpatrzenie wniosku, zgodnie z cennikiem opłat – załącznikiem nr 3 do niniejszego Regulaminu.
 7. Po sporządzeniu i zatwierdzeniu Wniosku przez uprawnioną osobę lub osoby należy złożyć do Naczelnika PTE Kraków w formie elektronicznej na adres e-mail: oiu_pte_krakow@kolejemalopolskie.com.pl.
 8. Operator KMŁ rozpatruje wnioski złożone w terminie nie dłuższym niż 14 dni od daty wpływu kompletnego wniosku do Operatora.
 9. Operator KMŁ może stosować dłuższy termin rozpatrywania wniosków pod warunkiem uzyskania zgody Prezesa UTK.
 10. W przypadku, w którym wniosek dotyczy ma jednorazowy dostęp do OIU PTE Kraków lub jednorazowego świadczenia usługi, Wniosek należy złożyć przynajmniej na 48 godzin przed terminem, w którym Przewoźnik kolejowy chce uzyskać dostęp do OIU.
 11. W przypadku wniosku w trybie „ad hoc” o jednorazowy dostęp lub usługę, wniosek zostanie rozpatrzony następującym terminie:
 - 11.1. w ciągu 5 dni w przypadku złożenia wniosku w dniu roboczym do godziny 12:00,
 - 11.2. w odniesieniu do obiektu, o którym mowa w zał. nr 2, ust.2, pkt 5 Ustawy, bieg terminu rozpoczyna się z chwilą oceny technicznej zgodności taboru z obiektem i wyposażeniem oraz poinformowania o tym wnioskodawcy.
 - 11.3. jeżeli wniosek nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z opisem OIU PTE Kraków i niezbędnych do podjęcia decyzji, Operator KMŁ powiadamia o tym wnioskodawcę i wyznacza mu rozsądny termin (do 5 dni roboczych) na przedłożenie brakujących informacji. Jeżeli takie informacje nie zostaną przedstawione w tym terminie, wniosek może zostać odrzucony.
 12. Potwierdzenie wpływu Wniosku następuje bez zbędnej zwłoki, jednak nie dłużej niż w ciągu 48 godzin od jego złożenia po przez adnotacje na oryginale Wniosku (data i godzina wpłynięcia Wniosku drogą elektroniczną). Termin ten nie obejmuje sobót, niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy. Wpłynięcie Wniosku do Operatora KMŁ potwierdza Operator KMŁ wysyłając odpowiedź automatyczną drogą elektroniczną z adresu

oiu_pte_krakow@kolejmalopolskie.com.pl. (na adres e-mail wskazany przez Przewoźnika kolejowego) – e-mail potwierdzający. „Szanowni Państwo, niniejsza wiadomość stanowi potwierdzenie wpływu Wniosku / korespondencji do Operatora KMŁ. Jednocześnie informujemy, że zostanie ona poddana weryfikacji w celu podjęcia dalszych działań. Ta wiadomość e-mail została wygenerowana automatycznie, prosimy na nią nie odpowiadać”.

13. Operator KMŁ dopuszcza możliwość wprowadzenia zmian z inicjatywy Przewoźnika kolejowego w złożonym Wniosku w terminie do 48 godzin od złożenia wniosku, po upływie tego terminu Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do wycofania pierwotnego wniosku oraz złożenia nowego wniosku.
14. Rozpatrzenie wniosku następuje w formie elektronicznej w formacie pdf na adres e-mail wskazany przez Przewoźnika kolejowego.
15. W związku ze złożonym Wnioskiem, Operator KMŁ przesyła Przewoźnikowi kolejowemu ofertę na udostępnienie lub świadczoną usługę na podstawie Cennika stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszego Regulaminu. Okres obowiązywania oferty wynosi 7 dni roboczych. Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest w przeciągu 7 dni od otrzymania oferty do poinformowania Operatora KMŁ o przyjęciu warunków podanych w ofercie lub rezygnacji z chęci współpracy. Brak informacji z strony Przewoźnika w w/w wyznaczonym terminie, traktowane jest jako rezygnacja z chęci współpracy i wygaśnięcie przedstawionej przez Operatora KMŁ oferty.

§8

Odmowa dostępu do obiektu i odrzucenie wniosku o dostęp

1. Operator KMŁ może odmówić dostępu do obiektu w przypadkach określonych w:
 - 1.1. art. 36 b ust. 4 Ustawy, oraz w art. 10-13, tj.:
 - 1.1.1. przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy Przewoźnik poinformuje Operatora KMŁ, że Operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub
 - 1.1.2. pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez Operatora KMŁ nakładów, lub
 - 1.1.3. ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.
2. Odrzucenie wniosku o dostęp do OIU PTE Kraków następuje w przypadku wystąpienia przesłanek wskazanych w ust.1 oraz w sytuacji gdy:
 - 2.1. wnioskodawca nie dopełni formalności opisanych w §7 ust. 2 i 3 oraz ust. 12, pkt 12.3., tj. brak przesłania kompletnego wniosku we wskazanym terminie.
 - 2.2. po przeprowadzeniu procedury koordynacyjnej, o której mowa w §10 Regulaminu:
 - 2.2.1. Operator KMŁ i Przewoźnik wspólnie ustalili realne alternatywy,
 - 2.2.2. Operator KMŁ i Przewoźnik wspólnie stwierdzą, że nie istnieje realna alternatywa, a w następstwie procedury koordynacji nie jest możliwe uwzględnienie wniosku o dostęp,
 - 2.2.3. Operator KMŁ i Przewoźnik nie mogą porozumieć się, co do realnej alternatywy,
 - 2.2.4. Przewoźnik wystąpi o niewskazywanie realnej alternatywy.
3. Operator KMŁ uzasadnia wnioskodawcy na piśmie, dlaczego wniosek nie mógł zostać uwzględniony i/lub został odrzucony.

§9

Procedura koordynacyjna, realne alternatywy, kryteria pierwszeństwa

1. Jeżeli Operator KMŁ otrzymał wniosek o dostęp do OIU PTE Kraków lub o zapewnienie usług, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już przyznanej zdolności przepustowej OIU PTE Kraków, próbuje on, w drodze dyskusji i koordynacji z przedmiotowymi wnioskodawcami, zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków. Procedura koordynacji obejmuje również złożone wnioski o usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w §4, ust. 5, pkt 5.2 – 5.3 Regulaminu.
2. Wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody danego wnioskodawcy.
3. Operator KMŁ rozważa różne warianty umożliwiające uwzględnienie kolidujących ze sobą wniosków o dostęp do OIU PTE Kraków lub o świadczenie usług w OIU PTE Kraków.

4. Warianty te w razie potrzeby, obejmują środki w celu zmaksymalizowania zdolności przepustowej dostępnej w obiekcie w zakresie, w jakim nie wymaga się dodatkowych inwestycji. Takie środki mogą obejmować:
 - 4.1. zaproponowanie alternatywnego terminu, niż ten który został wskazany we wniosku,
 - 4.2. zmianę godzin otwarcia lub systemu zmianowego, tam gdzie jest to możliwe,
 - 4.3. umożliwienie dostępu do OIU PTE Kraków w celu świadczenia usług na własne potrzeby,
 - 4.4. wezwanie przewoźników do modyfikacji złożonych wniosków i zaproponowanie harmonogramu, uwzględniając zdolność przepustową obiektu.
5. W celu zapewnienia niedyskryminujących i obiektywnych warunków świadczenia usług na rzecz przewoźników, Operator KMŁ ustala następujące kryteria pierwszeństwa:
 - 5.1. zawarte i obowiązujące umowy w zakresie udostępnienia OIU PTE Kraków,
 - 5.2. terminowe złożenie wniosków,
 - 5.3. udział w wykorzystaniu zdolności przepustowej, której dotyczy wnioski, wraz z ewentualnymi wcześniejszymi przypadkami niewykorzystania w całości lub w części przyznanej zdolności przepustowej.
6. Jeżeli wniosek o dostęp do OIU PTE Kraków nie może zostać uwzględniony po przeprowadzeniu procedury koordynacyjnej, Operator KMŁ informuje o tym wnioskodawcę bez zbędnej zwłoki.
7. Wnioskodawca i Operator KMŁ w przypadku, o którym mowa w ust. 6 oceniają wspólnie, czy istnieją realne alternatywy umożliwiające świadczenie przedmiotowej usługi w innym obiekcie na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym.
8. Operator KMŁ wskazuje możliwe alternatywy, w tym uwzględniając co najmniej następujące kryteria w zakresie, w jakim mogą one zostać ocenione przez operatora KMŁ:
 - 8.1. zastępowalność właściwości operacyjnych alternatywnego obiektu infrastruktury usługowej,
 - 8.2. zastępowalność właściwości fizycznych i technicznych alternatywnego obiektu infrastruktury usługowej,
 - 8.3. atrakcyjność i konkurencyjność usługi planowanej przez wnioskodawcę,
 - 8.4. szacowane dodatkowe koszty dla wnioskodawcy.
9. Operator KMŁ przestrzega tajemnicy handlowej informacji dostarczanych przez wnioskodawcę.
10. Jeżeli informacje dotyczące zdolności przepustowej proponowanej alternatywy nie są publicznie dostępne, wnioskodawca weryfikuje je.
11. Wnioskodawca ocenia, czy skorzystanie z proponowanej alternatywy pozwoli mu świadczyć planowaną usługę na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. Informuje Operatora KMŁ o wynikach swojej oceny we wspólnie uzgodnionym terminie.
12. Wnioskodawca może się zwrócić do Operatora KMŁ o niewskazywanie realnych alternatyw i nieprzeprowadzanie wspólnej oceny.
13. Jeżeli Operator KMŁ i Przewoźnik nie mogą porozumieć się w sprawie realnej alternatywy, Operator KMŁ może odrzucić wniosek, wskazując alternatywy, które uznaje za realne. Operator KMŁ uzasadnia przewoźnikowi na piśmie, dlaczego wniosek nie mógł zostać uwzględniony w wyniku procedury koordynacyjnej i dlaczego na podstawie dostępnych informacji uznają, że wszelkie proponowane alternatywy spełniają wymogi wnioskodawcy i są realne.
14. Realne alternatywy, o których mowa w ust. 8 mają zastosowanie w przypadku, gdy po przeprowadzonej procedurze koordynacyjnej, wniosek nie może zostać uwzględniony przez Operatora KMŁ.

§10

Umowa na udostępnienie OIU PTE Kraków

1. Po akceptacji warunków przyszłej współpracy przez obie strony, o których mowa w §7, Operator KMŁ przesyła Przewoźnikowi kolejowemu projekt Umowy, zgodny z wzorem z załącznika nr 4 niniejszego Regulaminu.
2. Przewoźnik kolejowy zatwierdza w ciągu 3 dni roboczych warunki Umowy i odsyła ją wraz z załącznikami Operatorowi KMŁ do zatwierdzenia.
3. W przypadku braku zamiaru skorzystania z przydzielonego dostępu lub świadczenia usługi, Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest poinformować Operatora KMŁ z co najmniej 7 dniowym terminem o takim zamiarze lub odmowie.
4. Operator KMŁ może zażądać od wnioskodawców, aby zrezygnowali z praw dostępu do obiektu, jeżeli wielokrotnie i świadomie nie korzystali z tych praw lub spowodowali zakłócenia funkcjonowania OIU PTE Kraków lub innego wnioskodawcy. Sytuacja ta stanowi jedną z przesłanek wypowiedzenia Umowy na udostępnienie OIU PTE Kraków.

5. Operatorowi KMŁ przysługuje prawo wstrzymania się ze świadczeniem udostępniania lub usług na rzecz Przewoźnika kolejowego lub rozwiązania umowy w jednym z poniższych punktów:
 - 5.1. otwarcie postępowania likwidacyjnego lub restrukturyzacyjnego,
 - 5.2. zaleganie z płatnościami powyżej 14 dni od daty wymagalności faktury,
 - 5.3. brak korzystania z obiektu lub spowodowanie zakłóceń w funkcjonowaniu OIU PTE Kraków lub innego wnioskodawcy,
 - 5.4. pozostałych postanowień zawartych w umowie, której wzór stanowi załącznik nr 4 do niniejszego Regulaminu.

ROZDZIAŁ IV

OPLĄTY ZA DOSTĘP DO OIU PTE Kraków

§11

Cennik opłat

1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora KMŁ na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia obiektu stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
2. Opłata podstawowa pobierana jest za usługi podstawowe świadczone w ramach obiektu na rzecz przewoźnika.
3. Opłatę za obsługę Wniosku o dostęp zobowiązany jest uiścić każdy Przewoźnik kolejowy składający Wniosek o dostęp. Wysokość opłaty za obsługę Wniosku o dostęp wynosi: 200 zł netto za każdy złożony Wniosek. Opłatę za rozpatrzenie wniosku należy uiścić na nr rachunku bankowego PKO Bank Polski: 78 1020 2892 0000 5902 0850 9293.
4. Wniesienie opłaty za obsługę Wniosku o dostęp jest warunkiem przystąpienia przez Operatora KMŁ do obsługi Wniosku o dostęp wniesionego przez przewoźnika kolejowego.
5. Operator KMŁ w przypadku wzrostu kosztów związanych z udostępnieniem obiektu zastrzega sobie prawo do aktualizacji cen zawartych w cenniku opłat, w trybie określonym w §1, ust. 6 niniejszego Regulaminu.
6. W przypadku zaistnienia potrzeby wykonania w OIU PTE Kraków usług niestandardowych o których mowa w §4, ust. 5, pkt 5.4 lub wykraczających poza standardowe godziny funkcjonowania obiektu, Operator KMŁ ma prawo zastosowania odrębnej kalkulacji kosztów usługi.
7. W przypadku nie skorzystania z przydzielonego dostępu do OIU PTE Kraków z winy leżącej po stronie przewoźnika, pomimo zawartej umowy i przydzielenia zdolności przepustowej, Operator KMŁ może pobierać opłatę rezerwacyjną,
 - 7.1. 0% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych przed planowanym terminem jej realizacji;
 - 7.2. 10% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 7 i dłuższym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji;
 - 7.3. 20% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji.
8. Wysokość wynagrodzenia za bezumowne korzystanie z obiektu wyliczana jest jako dwukrotność opłat danej usługi wskazanej w Załączniku nr 3 do Regulaminu.
9. W stosunku do opłat za korzystanie z OIU PTE Kraków funkcjonuje system zniżek. Operator KMŁ może zastosować zniżki ustalone w zawieranych umowach, z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa Stron.
10. Zniżki mogą być udzielane przy uwzględnieniu następujących warunków: łącznej wartości świadczonych usług w skali roku, cykliczności i powtarzalności zakresu realizowanych usług, nie więcej niż 3% łącznej wartości świadczonych usług.

§12

Rozliczanie usług

1. Opłaty za dostęp lub usługi wykonane przez Operatora KMŁ są uiszczane po jej całkowitym wykonaniu, na podstawie wystawionej faktury VAT, zgodnie z Cennikiem stanowiącym załącznik nr 3 do niniejszego Regulaminu.
2. Rozliczanie usług odbywać się będzie w miesięcznych okresach rozliczeniowych podstawie harmonogramu korzystania z OIU PTE Kraków.

3. Wszystkie opłaty za udostępnianie i usługi Operatora KMŁ są dokonywane przelewem, z terminem płatności nie dłuższym niż 14 dni roboczych od daty wystawienia faktury, na warunkach określonych w umowie.

§13

Gwarancje finansowe

1. Jeżeli wnioskodawca wielokrotnie nie zapłacił za już przyznane i wykorzystane prawa dostępu Operator KMŁ może zażądać gwarancji finansowych w celu zabezpieczenia swoich uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania obiektu.
2. W przypadku, gdy przewoźnik nie zapłacił za dostęp do OIU PTE Kraków powyżej dwóch okresów rozliczeniowych, Operator KMŁ może żądać złożenia gwarancji finansowych przez przewoźnika na zasadach i warunkach określonych w umowie o udostępnienie OIU PTE Kraków.
3. Wysokość wymaganej przez Operatora KMŁ gwarancji finansowej od przewoźnika odpowiada równowartości 50% szacowanej kwoty brutto opłat za wnioskowane usługi OIU PTE Kraków.
4. Konieczność wniesienia gwarancji finansowych zostaje przedstawiona przewoźnikowi w odpowiedzi na złożony wniosek o dostęp do OIU PTE Kraków.

ROZDZIAŁ V

POZOSTAŁE POSTANOWIENIA

§14

Postępowanie w razie wystąpienia zdarzenia kolejowego

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Operatora KMŁ, Przewoźnik i Operator KMŁ zobowiązują się do postępowania zgodnego z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 r., poz. 369).
2. Przewoźnik i Operator KMŁ zobowiązują się do:
 - 2.1. współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń,
 - 2.2. współdziałania przy usuwaniu skutków zdarzeń w celu przywrócenia ruchu kolejowego,
 - 2.3. niesienia pomocy poszkodowanym,
 - 2.4. współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków kolejowych.
3. Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Operatora KMŁ z udziałem Przewoźnika.
4. Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów, przy czym ustalenia komisji kolejowej następują w formie protokołu ustaleń końcowych, uzgadnianego przez przedstawicieli stron Umowy i zawierającego w szczególności:
 - 4.1. ustalenie okoliczności, przyczyn i końcową kwalifikację zdarzenia,
 - 4.2. wyszczególnienie i rozmiar szkód i strat z tytułu następstw zdarzenia,
 - 4.3. analizę i wnioski w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej stron Umowy albo innych podmiotów.
5. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej.
6. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i podpisanym protokole ustaleń końcowych, Przewoźnik i Operator KMŁ zobowiązani są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia i niesienia pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia.
7. Przewoźnik i Operator KMŁ stosują odpowiednio określone powyżej zasady postępowania w razie zdarzeń kolejowych wynikłych z:
 - 7.1. niewłaściwej ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
 - 7.2. kłęski żywiołowej,
 - 7.3. innych podobnych zdarzeń.

§15 Odpowiedzialność za szkodę

1. 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.
2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia infrastruktury i urządzeń technicznych oraz mienia Operatora KMŁ lub osób trzecich, powstałe podczas korzystania z usług lub z nich wynikające, chyba że powstały one z winy Operatora KMŁ i zobowiązuje się zwolnić Operatora KMŁ z odpowiedzialności poprzez wypłatę odszkodowania z tytułu wszelkich roszczeń, żądań, strat, kosztów i wydatków wynikłych z takich uszkodzeń.
3. 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 KMŁ.
4. Szczegółowe zapisy dotyczące odpowiedzialności obu stron, określa umowa której wzór stanowi zał. nr 4 do niniejszego Regulaminu.

§16 Informacje kontaktowe

Lp.	Nazwa	Kontakt	Telefon
1.	„Koleje Małopolskie” 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA	Dyżurny Ruchu	+48 504 298 459
2.		Naczelnicy PTE Kraków	+48 571 093 397
			+48 535 104 318
			+48 534 940 144
	e-mail:	oiu_pte_krakow@kolejemalopolskie.com.pl	
3.	Posterunek Kraków Główny KGA	Dyżurny Ruchu	+48 12 393 14 90