

REGULAMIN
SIECI ZARZĄDZANEJ
PRZEZ
PTS „Betrans” sp. z o. o
2020/2021

SPIS TREŚCI

I.	WSTĘP	3
II.	DEFINICJE	4
III.	INFORMACJE O ZARZĄDCY	4
IV.	ZASADY WSPÓŁPRACY	5
V.	INFRASTRUKTURA PRZEZNACZONA DO UDOSTĘPNIANIA	5
VI.	PARAMETRY TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE INFRASTRUKTURY	6
VII.	OGRANICZENIA W KORZYSTANIU Z INFRASTRUKTURY	7
VIII.	WARUNKI DOTYCZĄCE TABORU, PERSONELU I ORGANIZACJI PRZEJAZDÓW	8
IX.	SPOSÓB PRZEWOŻENIA MATERIAŁÓW SYPKICH ZAPOBIEGAJĄCY ICH PYLENIU	12
X.	USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ ZARZĄDCĘ W RAMACH UDOSTĘPNIANIA	12
XI.	PRZYDZIELANIE TRAS PRZEJAZDU SKŁADÓW MANEWROWYCH	13
XII.	OPŁATY ZA UDOSTĘPNIANIE	15
XIII.	POSTĘPOWANIE STRON W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY	17
XIV.	ZASADY WYDAWANIA ZEZWOLEŃ DLA PRACOWNIKÓW PRZEWOŹNIKA	20
XV.	ZASADY PRZEKAZYWANIA INFORMACJI ZARZĄDCY PRZEZ PRZEWOŹNIKA	21
XVI.	ZASADY DOKONYWANIA POWIADOMIEŃ	22
XVII.	TOK POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ZDARZEŃ LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNYCH	22
XVIII.	ZASADY POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ZAKŁÓCEŃ EKSPLOATACYJNYCH	24
XIX.	INFORMACJE DODATKOWE	25
XX.	ZAŁĄCZNIKI	26

I. Wstęp

1. Regulamin został opracowany przez Zarządcę infrastruktury - PTS „Betrans” sp. z o.o., na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.).
2. Zarządca infrastruktury, zwany dalej również Zarządcą - PTS „Betrans” sp. z o.o. posiada wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego świadectwo bezpieczeństwa nr 023/UK/15 wydane dnia 14 maja 2015 roku.
3. Sposób uzyskania licencji oraz certyfikatu, o których mowa w art. 43 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2019 poz. 710 z późn. zm.) oraz w art. 18b w/w ustawy, określony jest na stronie <https://www.utk.gov.pl/pl/licencje-dla-przewoźnik/licencjonowanie/13113.Licencjonowanie.html>, oraz <https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/najcze/11960,Najczesciej-zadawane-pytania.print>.
4. Rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.), zamieszczony jest na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego <https://rinf.utk.gov.pl>.
5. Regulamin można pobrać ze strony internetowej www.betrans.pl. W celu uzyskania dodatkowych informacji dotyczących regulaminu należy zgłaszać się do Działu Usług Kolejowych, tel. +48 (44) 737 44 81, e-mail: rafal.leski@betrans.pl.
Wszelkie uwagi i spostrzeżenia do treści regulaminu można zgłaszać w terminie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.
6. Zmiany Regulaminu są dokonywane w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami.
7. Zarządca informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu i wprowadzeniu zmian. Są one przekazywane w postaci porównania do poprzedniej wersji.
8. Regulamin wchodzi w życie po upływie 14 dni od jego ogłoszenia na stronie internetowej Zarządcy www.betrans.pl wraz z ewentualnymi zmianami dokonanymi wskutek konsultacji z aplikantami.

II. Definicje

1. Ustawa - ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.),
2. Cennik – oznacza cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe „Betrans” sp. z o.o.
3. Regulamin – niniejszy regulamin, o którym mowa w art. 32. ust. 1 Ustawy.
4. Umowa – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej, określa w szczególności prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej oraz sposób i warunki jej wykorzystania.
5. Dzień roboczy – oznacza każdy dzień z wyjątkiem dnia ustawowego wolnego od pracy i soboty.
6. Skład manewrowy – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.

Pozostałe użyte definicje w niniejszym Regulaminie zgodne są z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.).

III. Informacje o zarządcy

Zarządcą infrastruktury w rozumieniu niniejszego regulaminu jest

Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe „Betrans”
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

1. Adres oraz dane o działalności gospodarczej:

Kalisko 13; 97-400 Bełchatów, skr. pocz. 98

Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru
Sądowego

Numer KRS: 0000134150

Kapitał Zakładowy: 16 078 500,00 PLN

REGON 592178498

NIP 769-19-76-060

2. Kontakt:

Dział Usług Kolejowych

Rogowiec k/Bełchatowa

tel.: 44 737 4481

rafal.leski@betrans.pl

Biuro Zarządu

Piaski 4, 97-410 Kleszczów

tel.: +48 44 737 72 00 fax:

+48 44 737 72 01 mob:

+48 601 696 944

e-mail: sekretariat@betrans.pl

IV. Zasady współpracy

1. Wymagania dla Przewoźników kolejowych i Zarządcy infrastruktury określają przepisy Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.), akty wykonawcze wydane na podstawie Ustawy oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy Przewoźników i Zarządcy infrastruktury oraz ich obowiązki i prawa zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.).
3. Sposób i warunki korzystania z przydzielonej zdolności przepustowej, szczegółowe zasady współpracy Przewoźników i Zarządcy infrastruktury oraz ich zobowiązania i prawa określone są w zawartej na piśmie Umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej.

V. Infrastruktura przeznaczona do udostępniania

1. Wykaz torów i odległości taryfowych do obliczania opłaty manewrowej stanowi załącznik nr 6 do niniejszego regulaminu.

2. Schemat infrastruktury kolejowej stanowi załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.
3. Tor numer 26 jest torem dojazdowym pod rampę rozładunkową CAT Polska sp. z o. o.. Jest to tor o szerokości 1435 mm, maksymalny nacisk na oś wynosi 22 tony. Długość czynnej krawędzi ładunkowej wynosi 48m, szerokość wynosi 4,84m, wysokość wynosi 1,47m.
4. Na końcu toru nr 106 znajdują się dwa punkty styczne z infrastrukturą kolejową zarządcy Sempetrans Bełchatów sp. z o.o.. Tor 106 kończy się kozłem oporowym na wysokości końca rampy KWB. Bocznica Sempetrans styka się w rozjeździe nr 6 oraz 11.

VI. Parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury

1. Na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PTS „Betrans” sp. z o.o. największy dopuszczalny nacisk na oś wynosi 22 tony.
2. Tory infrastruktury kolejowej Rogowiec, odpowiadają kategorii 4, klasie technicznej 5.
3. Dopuszczalna prędkość jazdy składów manewrowych nie może przekraczać:
 - 1) W torze szlakowym 1R oraz po torach zdawczo – odbiorczych podczas jazdy pojazdem kolejowym luzem lub gdy ciągniony skład manewrowy jedzie po torze wolnym, a prowadzący pojazd został o tym powiadomiony, za wyjątkiem jazdy po rozjazdach – **40km/h**,
 - 2) podczas ciągnięcia lub pchania wagonów, a także jazdy pojazdem kolejowym luzem na torach innych niż zdawczo odbiorcze, w tym przez przejazdy kolejowo – drogowe – **15km/h**,
 - 3) podczas manewrowania z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi – **10km/h**,
 - 4) podczas pchania składu wagonów poprzedzanego przez pracownika w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie lub manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepką ostrzegawczą nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 – **5km/h**,
 - 5) podczas dojazdu do wagonów oraz wjazdu na halę lokomotyw – **3km/h**.

4. Szczegółowe informacje w zakresie parametrów technicznych i lokalnych ograniczeń zawiera Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej. Regulamin ten dostępny jest w PTS „Betrans” sp. z o.o. Dział Usług Kolejowych, w Rogowcu, tel. +48 (44) 737 44 81.

VII. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury

1. Ze względu na brak trakcji elektrycznej nie ma możliwości korzystania z infrastruktury przez pojazdy wyposażone wyłącznie w napęd elektryczny.
2. Ponadto ograniczenia eksploatacyjne mogą wynikać między innymi z:
 - 1) nieplanowanych zamknięć torów wynikających z uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej oraz nie ujętych w planowaniu długoterminowych zamknięć wynikających z realizacji prac remontowych, inwestycyjnych, modernizacyjnych,
 - 2) planowanych zamknięć torowych wynikających z prac remontowych, inwestycyjnych, modernizacyjnych i bieżącego utrzymania,
 - 3) wystąpieniem zdarzenia, o którym Zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokad przejazdu, demonstracje,
 - 4) niedopuszczania do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w Ustawie o transporcie kolejowym i wymagań wydanych na jej podstawie oraz wymagań stawianych przez Zarządcę w jego wewnętrznych przepisach,
 - 5) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych,
 - 6) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa osób i rzeczy,
 - 7) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
3. O planowanych lub nieplanowanych remontach infrastruktury kolejowej Zarządca będzie informował w opisany poniżej sposób:
 - 1) w przypadku, gdy Zarządca będzie planował w danym roku kalendarzowym wykonanie remontów infrastruktury, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem tego roku kalendarzowego udostępni na swojej stronie internetowej www.betrans.pl harmonogram planowanych remontów, wskazujący na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane,

- 2) w przypadku, gdy zajdzie potrzeba przeprowadzenia nieplanowanego remontu, Zarządca poinformuje o tym na piśmie lub e-mailowo Przewoźników, z którymi ma zawarte Umowy, a także zamieści stosowną informację na swojej stronie internetowej. Przygotuje również harmonogram remontu, wskazujący na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane i zamieści go na swojej stronie internetowej,
 - 3) Zarządca informuje pisemnie Przewoźnika kolejowego z którym została zawarta umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych trwających ponad 1 miesiąc, w tym w szczególności wynikających z potrzeby wykonania robót na infrastrukturze kolejowej z jednomiesięcznym wyprzedzeniem przed wprowadzeniem ograniczenia,
 - 4) wszystkie ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej wynikające ze stanu technicznego lub prowadzonych prac remontowych, podawane będą na stronie internetowej www.betrans.pl.
4. Projekt harmonogramu zostanie opracowany przez Dział Usług Kolejowych, a następnie zatwierdzony przez Zarząd przed udostępnieniem go na stronie internetowej.
5. Gdy nie ma możliwości realizacji przejazdu składu manewrowego Przewoźnika, Zarządca zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Przewoźnika o konieczności odwołania przejazdu oraz jego przyczynie. Dopuszcza się powiadomienie przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, na adres e-mail wskazany w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej.

VIII. Warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przejazdów

1. Warunkiem korzystania przez przewoźnika z infrastruktury kolejowej jest:
 - 1) przedłożenie Zarządcy:
 - a) poświadczonej kopii ważnej licencji,
 - b) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa,

- c) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy;
 - 2) podpisanie z Zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30c ustawy.
2. Wszyscy pracownicy aplikantów oraz przewoźników biorący udział w procesie korzystania z infrastruktury kolejowej muszą znać wewnętrzne przepisy Zarządcy infrastruktury kolejowej i bezwzględnie się do nich stosować.
3. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących na zarządzanej infrastrukturze:
 - a. Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej Rogowiec,
 - b. Przepisy Wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
4. Przewoźnik przed przystąpieniem do realizacji przewozów winien pisemnie zwrócić się do Zarządcy o udostępnienie żądanych wyciągów z przepisów/regulaminu, które Zarządca zobowiązuje się niezwłocznie przekazać Przewoźnikowi.
5. Wszyscy pracownicy Przewoźników biorący udział w procesie korzystania z infrastruktury kolejowej muszą pisemnie potwierdzić znajomość Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej Rogowiec oraz Przepisów Wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w zakresie niezbędnym do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych.
6. Wymagania dotyczące personelu:
 - 1) pracownicy przewoźników kolejowych wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie,
7. Wymagania dotyczące taboru i pojazdów kolejowych:
 - 1) 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 (Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.),

- 2) każdy pojazd kolejowy winien posiadać świadectwo sprawności technicznej wydane przez Przewoźnika zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r. nr 37, poz. 330 z późn. zm.) potwierdzające, że pojazd jest sprawny technicznie,
 - 3) pojazdy kolejowe powinny posiadać stosowne dokumenty zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. nr 9 poz. 63),
 - 4) pojazdy kolejowe przewoźników muszą być oznakowane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 poz. 918).
8. Wymagania w zakresie telekomunikacji i sieci radiotelefonicznej:
- 1) pojazdy trakcyjne (w tym samobieżne maszyny torowe) muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne, umożliwiające nawiązanie łączności z dyżurnym ruchu,
 - 2) urządzenia radiotelefoniczne muszą spełniać postanowienia Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. 2019 poz. 2460 z późn. zm.),
 - 3) wszystkie urządzenia radiotelefoniczne muszą spełniać następujące wymagania:
 - a. legitymować się z aktualnym dokumentem lub znakiem potwierdzającym zgodność urządzenia z postanowieniami Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. 2019 poz. 2460 z późn. zm.),
 - b. współpracować z urządzeniami stosowanymi w radiotelefonicznych sieciach Zarządcy infrastruktury,
 - c. niepowodować zakłóceń pracy radiotelefonicznych sieci eksploatowanych na obszarze kolejowym Zarządcy infrastruktury.
 - 4) Urządzenia pracujące w radiotelefonicznej sieci manewrowej, nie mogą być udostępniane do wykorzystania innym użytkownikom nie uprawnionym do pracy w tych sieciach.

9. Wymagania dotyczące organizacji przewozów:

- 1) poprzez zawarcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej przewoźnik uzyskuje prawo do korzystania z niej i zobowiązuje się do stosowania zasad organizacji ruchu składów manewrowych na infrastrukturze kolejowej udostępnianej przez zarządcę infrastruktury,
- 2) w ramach procesu koordynacji tras przejazdu składów mogą być sformułowane przez zarządcę wymagania dotyczące organizacji przewozów zmierzające do optymalizacji przepustowości infrastruktury kolejowej,
- 3) przy formułowaniu wymagań dotyczących organizacji przewozów, o których mowa wyżej Zarządca będzie kierował się zasadą równoprawnego traktowania Przewoźników kolejowych oraz uwzględniał interesy zamierzających korzystać z torów Zarządcy infrastruktury.

10. Inne wymagania dotyczące udostępniania infrastruktury:

- 1) Zarządca infrastruktury stara się zapewnić realizację przewozu każdej przesyłki Przewoźnika,
- 2) Zarządca infrastruktury może odmówić udostępnienia tras dla przewozu przesyłki nadzwyczajnej lub niebezpiecznej w przypadku, gdy możliwości techniczno-eksploatacyjne nie pozwalają na jej przemieszczenie lub w przypadku niedopełnienia przez przewoźnika wszystkich formalności,
- 3) pracownicy Przewoźnika zobowiązani są znać i bezwzględnie stosować się do zapisów „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” i „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych” obowiązujących u danego Przewoźnika oraz Zarządcy infrastruktury.
- 4) upoważnieni pracownicy Zarządcy mają prawo dokonać czynności sprawdzających prawidłowość wykonywania czynności wynikających z zawartej umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, a w szczególności kontroli stanu technicznego taboru kolejowego Przewoźnika kolejowego, dokumentów dopuszczających do ruchu, przyborów oraz stanu psychofizycznego pracowników przewoźnika kolejowego. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości upoważniony pracownik Zarządcy może zażądać wstrzymania ruchu kolejowego.

IX. Sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu

1. W przypadku zamiaru przewożenia materiałów sypkich infrastruktura kolejowa zarządzana przez PTS „Betrans” sp. z o.o. zostanie udostępniona Przewoźnikowi kolejowemu po uprzednim zapewnieniu odpowiedniego sposobu zapobiegającego ich pyleniu, tj.:
 - 1) do przewozu materiałów sypkich mogą być użyte wagony odpowiedniego typu (serii) zgodnie z ich przeznaczeniem, posiadające szczelne pudła uniemożliwiające wysypywanie się materiału na drogę kolejową,
 - 2) w przypadku przewozu materiałów sypkich w wagonach otwartych, ładunek poza równomiernym rozmieszczeniem przesyłki na powierzchni ładunkowej, nie może wystawać ponad burty wagonu,
 - 3) w celu zabezpieczenia przewozu materiałów pylących powierzchnie ładunkowe należy pokryć (zrosić) wodnymi roztworami koloidalnymi substancji błonotwórczych bądź ładunek zabezpieczyć oponami wagonowymi. Za zabezpieczenie ładunku odpowiada Przewoźnik kolejowy.
2. Niezależnie od powyższego Przewoźnik kolejowy ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiające emisję ładunku poprzez pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylanie i uwalnianie oraz emisję energii.
3. W przypadku spowodowania bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, Przewoźnik kolejowy podejmuje na własny koszt działania zapobiegawcze i naprawcze, o których mowa w przepisach prawa, a w szczególności w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2019 poz. 1862 z późn. zm.).

X. Usługi świadczone przez Zarządcę w ramach udostępniania

1. Zarządca zapewnia realizację czynności składów manewrowych Przewoźników kolejowych zgodnie z niniejszym Regulaminem, w tym instrukcjami wskazanymi w Rozdziale VIII ust. 2 i umową o wykorzystanie zdolności przepustowej.
2. Zakres świadczonych usług w ramach infrastruktury kolejowej:

- 1) usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - a. korzystanie z torów w celach manewrowych,
 - b. korzystanie z torów w celu postoju pojazdów / wagonów.

3. W przypadku rozbieżności pomiędzy nazewnictwem Cennika i Regulaminu pierwszeństwo mają sformułowania wskazane w Cenniku.

XI. Przydzielanie tras przejazdu składów manewrowych

1. Tryb składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej:
 - 1) w celu uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej, Aplikant zwraca się do

 - 2) wniosek powinien być złożony w formie elektronicznej na adres e-mailowy rafal.leski@betrans.pl lub przemyslaw.wegrzynowski@betrans.pl, bądź w formie papierowej w siedzibie Zarządcy - Infrastruktura kolejowa Rogowiec, 97-400 Bełchatów,

 - 3) wzór wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej stosowany przez Zarządcę określono w załączniku nr 2 i 3 do niniejszego Regulaminu,

 - 4) Zarządca będzie komunikował się w sprawie wniosków z osobą podpisaną na wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej jako przedstawiciel wnioskodawcy.

2. Terminy składania i rozpatrywania wniosków:
 - 1) wnioski należy składać w terminie co najmniej 10 dni roboczych przed planowanym korzystaniem z infrastruktury,
 - a. w miarę możliwości, PTS „Betrans” przyjmuje wnioski po terminie określonym w ust. 1 przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić Zarządcy potwierdzenie aplikantowi przydzielenie zdolności przepustowej,

 - b. warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów lub postoju jest ujęcie informacji zawartych w opisie w załączniku nr 2 i nr 3,

 - c. wniosek, o którym mowa w ppkt a, składany jest do godziny 12.00 dnia poprzedzającego dzień, w którym mają być realizowane manewry lub postój,

- 2) Zarządca potwierdza złożenie wniosku wpisując na jego oryginale oraz odpisie, datę i godzinę jego przyjęcia. Aplikant zatrzymuje odpis wniosku,
 - 3) datą złożenia wniosku przesłanego e-mailem jest data otrzymania wniosku przez pracownika Zarządcy przyjmującego wniosek (data odebrania e-maila),
 - 4) Zarządca potwierdza doręczenie wniosku w formie elektronicznej,
 - 5) wnioski złożone przez aplikantów, którzy nie zawarli z Zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej lub nie przekazane w terminie, o którym mowa w pkt 1, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu,
 - 6) w przypadku wniosków niezawierających informacji, o których mowa w Załącznikach nr 2 i nr 3, Zarządca wzywa aplikanta do uzupełnienia wniosku w terminie co najmniej 5 dni roboczych,
 - 7) wniosek zostanie rozpatrzony w ciągu 7 dni roboczych od dnia wpływu wniosku.
3. Priorytety w przydzielaniu tras przejazdu składów manewrowych:
- 1) Zarządca infrastruktury rozpatruje wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej kierując się zasadą możliwie najlepszego wykorzystania potencjału infrastruktury (zdolności przepustowych, parametrów techniczno-eksploatacyjnych) przy uwzględnieniu interesów przewoźnika,
 - 2) przy rozpatrywaniu wniosków uwzględnia się:
 - a. wykorzystanie tras przez Wnioskodawców w poprzednim roku,
 - b. zgodność treści wniosków w zakresie warunków techniczno-eksploatacyjnymi infrastruktury,
 - c. aktualne wykorzystanie infrastruktury.
4. Zasady rozstrzygania sporów przy przydzielaniu tras przejazdu składów manewrowych:
- 1) w przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasami różnych Aplikantów lub przepełnieniu na infrastrukturze, przeprowadza się konsultacje z udziałem wszystkich Aplikantów, których trasy mają charakter konfliktowy w celu rozwiązania sporu między zainteresowanymi wnioskodawcami,
 - 2) w trakcie konsultacji Zarządca informuje Aplikantów o zaistniałej sytuacji konfliktowej i zgłasza propozycję jej rozwiązania,
 - 3) konsultacje muszą być zakończone w terminie 5 dni roboczych,

- 4) jeżeli pomimo w/w działań nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach Zarządcy niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK o przepełnieniu infrastruktury kolejowej lub jej części.
5. W przypadku nie wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej, PTS „Betrans” sp. z o.o. pobiera od aplikanta opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej zdolności przepustowej, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości określonej w rozdziale XII pkt 6.

XII. Opłaty za udostępnianie

1. Obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat na podstawie których ustalono stawki jednostkowe:
 - Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710 z późn. zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.).
2. Wszystkich Przewoźników obowiązują jednakowe zasady pobierania opłat.
3. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach cennika – załącznik nr 4, obejmują:
 - 1) opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej,
 - 2) opłatę manewrową,
 - 3) opłatę za postój pojazdów kolejowych,
 - 4) należny podatek VAT.
4. Opłata manewrowa jest ustalana, jako iloczyn zrealizowanych kilometrów przejazdu i stawki jednostkowej opłaty manewrowej określonej w cenniku.
5. Opłata za postój pojazdów kolejowych jest ustalana, jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej za postój pojazdów kolejowych określonej w cenniku.

6. Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną od aplikanta za zamówioną i przyznaną zdolność przepustową, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego, w wysokości:
- 25% opłaty za przyznaną zdolność przepustową przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym jej wykorzystaniem,
 - 20% opłaty za przyznaną zdolność przepustową w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym jej wykorzystaniem,
 - 15% opłaty za przyznaną zdolność przepustową w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym jej wykorzystaniem,
 - 10% opłaty za przyznaną zdolność przepustową w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym jej wykorzystaniem,
 - 1% opłaty za przyznaną zdolność przepustową w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym jej wykorzystaniem.
7. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej będą zgodne z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawkami ujętymi w „Cenniku opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej” obowiązującym na okres rocznego rozkładu jazdy pociągów. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi załącznik nr 4 do niniejszego Regulaminu.
8. Infrastruktura Kolejowa Rogowiec połączona jest z linią kolejową PKP PLK nr 24, w związku z czym do ustalenia opłaty manewrowej na okres rocznego rozkładu jazdy 2019/2020, zastosowano §24 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755 z późniejszymi zmianami), w którym mowa, że jeżeli zarządca nie zarządza linią kolejową, może zastosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

9. Zgodnie z pkt. 8, na okres rocznego rozkładu jazdy 2019/2020 zastosowano stawkę z Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującym na okres rocznego rozkładu jazdy pociągów.
10. Na podstawie art. 33 ust. 22 ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710) Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe „Betrans” sp. z o. o. informuje, o podjęciu decyzji o rezygnacji z opracowania projektu cennika na okres rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021 oraz zastosowaniu na ten okres cennika obowiązującego w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020.
11. Opłat należy dokonywać w terminie 14 dni od dnia wystawienia faktury przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

XIII. Postępowanie Stron w trakcie realizacji Umowy

1. W ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej PTS „Betrans” sp. z o.o.:
- 1) prowadzi ruch składów manewrowych Przewoźnika zgodnie z Regulaminem Pracy Bocznic, przepisami wewnętrznymi Zarządcy dotyczącymi techniki wykonywania manewrów oraz z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w umowie,
 - 2) wykonuje wszystkie niezbędne do przyjazdu i wyjazdu czynności ruchowe na posterunku technicznym, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z Regulaminem Pracy Bocznic,
 - 3) umożliwia wstęp na obszar kolejowy pracownikom Przewoźnika. Warunkiem wstępu jest posiadanie przez pracowników Przewoźnika imiennych zezwoleń wystawionych przez Zarządcę infrastruktury PTS „Betrans” sp. z o.o.,
 - 4) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na zarządzanej infrastrukturze, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
 - 5) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji procesów przewozowych, w tym w szczególności o:
 - a. doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe prowadzenie ruchu składów manewrowych,

- b. zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu, których Zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu, demonstracji,
 - c. niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby wymagań określonych we właściwych przepisach, regulaminach, instrukcjach i umowie udostępniania,
- 6) powiadamia Przewoźników o zmianach regulaminów, przepisów wewnętrznych obowiązujących na terenie własnej infrastruktury, stanowiących podstawę dla wykonywania umowy,
- 7) ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność udostępnianej infrastruktury kolejowej.
2. Zarządca ma prawo:
- 1) dokonywania czynności sprawdzających, dotyczących pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika kolejowego, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu manewrowego.
 - 2) niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania pojazdu kolejowego w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez tabor lub pracowników przewoźnika kolejowego, wymagań określonych we właściwych przepisach, zasadach i umowach,
 - 3) w sytuacji nadzwyczajnej do udostępnienia dla składu manewrowego Przewoźnika kolejowego innej drogi niż przydzielona, oraz do uzgodnienia z przewoźnikiem kolejowym niezbędnych zmian,
 - 4) wstrzymania udostępniania w sytuacjach nadzwyczajnych: naruszenia przepisów, regulaminów, zasad i zapisów umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz opóźnień w zapłacie wymagalnych należności przekraczających 30 dni.
 - 5) dokonania czynności kontrolujących pracowników i taboru Przewoźnika kolejowego, w tym dokumentacji przewozowej i stanu technicznego taboru Przewoźnika kolejowego,
 - 6) realizacji zadań związanych z zapobieganiem lub usuwaniem skutków wypadków kolejowych,
 - 7) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi Przewoźnika kolejowego poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na obszarze zarządcy. Do wydawania takich poleceń uprawnieni są upoważnieni pracownicy zarządcy,

którego nie przydzielono trasy przejazdu i w przypadku rozwiązania umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej zgodnie z art. 30c ust.6 ustawy o transporcie kolejowym i nie usunięcia we własnym zakresie przez przewoźnika kolejowego w terminie 15 dni od dnia rozwiązania umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej – pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika kolejowego z torów kolejowych zarządcy,

- 9) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pojazdach kolejowych przewoźnika kolejowego,
 - 10) żądania od Przewoźnika kolejowego wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.
3. Przewoźnik ma obowiązek:
- 1) nieodstępowania innemu Przewoźnikowi kolejowemu przydzielonego udostępnienia i niepodzlecania wykonywania przewozów,
 - 2) ponoszenia odpowiedzialności za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych,
 - 3) przestrzegania zasad i warunków prowadzenia ruchu, określonych w przepisach prawa oraz w przepisach wewnętrznych Zarządcy,
 - 4) realizowania przejazdów nadzwyczajnych zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym Regulaminie, przepisach, instrukcjach wewnętrznych zarządcy i na zasadach zawartych w umowie o udostępnianie infrastruktury,
 - 5) zapewnienia wykonywania przez pracowników Przewoźnika kolejowego poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Zarządcy w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu,
 - 6) wyposażyć swoich pracowników, uczestniczących w procesie korzystania we wszelkie niezbędne dokumenty. Pracownicy Przewoźnika kolejowego zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów,
 - 7) niezwłocznie powiadomić Zarządcę o zdarzeniach kolejowych związanych bezpośrednio z jego taborem, zaistniałych na obszarze kolejowym zarządcy,
 - 8) niezwłocznie powiadomić Zarządcę o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione wyżej wypadkach kolejowych oraz o innych zdarzeniach

występujących na obszarze kolejowym, które tworzą, lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia czynności, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,

- 9) na żądanie Zarządcy udokumentować kwalifikacje i uprawnienia pracowników przewoźnika kolejowego oraz sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu przez przedstawienie uwierzytelnionej z oryginałem kopii dokumentów potwierdzających te dane,
 - 10) najpóźniej w terminie rozwiązania umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej Przewoźnik zobowiązany jest usunąć swoje rzeczy lub rzeczy, które zostały pozostawione przez Przewoźnika w związku z wykonywaniem umowy, a w przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik kolejowy pokrywa koszty usunięcia tych rzeczy,
 - 11) zgłaszania dyżurnemu ruchu gotowość do odjazdu składu manewrowego przez podanie nazwy Przewoźnika kolejowego, relacji, trasy, rodzaju transportowanego ładunku i innych danych w trybie określonym w Regulaminie Pracy Boczniczy Kolejowej.
4. Przewoźnik ma prawo do:
- 1) zrezygnowania z wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej, co skutkuje naliczeniem opłaty rezerwacyjnej,
 - 2) realizacji nowych lub dodatkowych przejazdów swoich składów, z zastrzeżeniem zasad opisanych w niniejszym Regulaminie,
 - 3) otrzymania od zarządcy dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzanych przez zarządcę zmian w niniejszym regulaminie.
 - 4) żądania od Zarządcy wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej lub zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

XIV. Zasady wydawania zezwoleń dla pracowników przewoźnika

1. Pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania przy sobie w trakcie wykonywania przedmiotu umowy o udostępnienie, upoważnienia do przebywania na obszarze infrastruktury kolejowej zarządcy.

2. Zarządca infrastruktury, na wniosek Przewoźnika, wydaje pracownikom Przewoźnika w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy o udostępnienie, imienne zezwolenia do przebywania na określonym lub całym obszarze infrastruktury kolejowej Zarządcy.
3. Upoważnienia, o których mowa wydawane są przez zarządcę na okres ważności jednego roku, z możliwością przedłużenia.
4. Wnioski na wydanie zezwolenia muszą zawierać:
 - 1) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby, dla której dokument ma być wydany,
 - 2) oświadczenie, że pracownik przewoźnika, spełnia warunki, o których mowa w Ustawie o transporcie kolejowym.
5. Upoważnienia, o których mowa są ważne wraz z dokumentem tożsamości pracownika przewoźnika.
6. Wzór wniosku zawiera załącznik nr 5.

XV. Zasady przekazywania informacji Zarządcy przez Przewoźnika

1. Przed, w czasie i po zakończeniu czynności Przewoźnik zobowiązany jest przekazywać Zarządcy wszelkie informacje związane z realizacją i bezpieczeństwem przejazdu (informacje o zdarzeniach mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, zwłaszcza bezpieczeństwa ludzi i mienia), a ponadto informacje o gotowości lub braku gotowości do realizacji prac manewrowych dla dostarczonych wagonów. Szczegóły związane z przekazywaniem informacji określać będzie umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej.
2. Gotowość składu Przewoźnika do odjazdu odbywa się zgodnie z Regulaminem Pracy Boczniczy Kolejowej i przepisami wewnętrznymi zarządcy.
3. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności do dyżurnego ruchu zarządcy z podaniem:
 - 1) numeru składu,
 - 2) rodzaj ładunku,
 - 3) nazwisko maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego,

- 4) masy brutto składu,
 - 5) długości składu
4. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym Zarządcę do zrealizowania przejazdu zgodnie z umową, jedynie w przypadku, gdy dokonane jest przed planowanym odjazdem składu.
 5. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu składu według zasad opisanych wyżej, Przewoźnikowi nie przysługują w stosunku do Zarządcy roszczenia dotyczące punktualności przejazdu.

XVI. Zasady dokonywania powiadomień

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1) w przypadkach wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, odpowiednio powiadamia się:
 - a. po stronie PTS „Betrans” – dyżurnego ruchu,
 - b. po stronie przewoźnika – osoby/stanowiska wymienione w umowie,
 - 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji umowy komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa umowa,
 - 3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem umowy, odpowiednio powiadamia się osoby/stanowiska wymienione w umowie, zarówno po stronie zarządcy jak i przewoźnika.
2. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, kieruje się je do osób/stanowisk na adresy wyszczególnione w umowie.

XVII. Tok postępowania w przypadku zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Zarządcy PTS „Betrans” sp. z o.o. Przewoźnik i Zarządca 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) oraz Instrukcji o postępowaniu w sprawach

poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym obowiązującej u zarządcy infrastruktury.

2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w pkt 1, na obszarze kolejowym), powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,
 - 2) poinformować o tym pracownika posterunku ruchu.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w pkt 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika posterunku ruchu, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. Zarządca infrastruktury i Przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym,
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w pkt 1,
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego,
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w pkt 1.

Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Zarządcę infrastruktury kolejowej z udziałem Przewoźnika. Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym obowiązującej u zarządcy infrastruktury, przy czym ustalenia komisji kolejowej następują w formie protokołu ustaleń końcowych, uzgadnianego

przez przedstawiciela Zarządcy i Przewoźnika, zawierającego w szczególności ustalenie okoliczności, przyczyn i końcową kwalifikację zdarzenia,

5. Ustalenia komisji w formie protokołu podpisanego przez wszystkich członków komisji, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.

W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.

6. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym, przewoźnik i Zarządca 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.

XVIII. Zasady postępowania w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od planowanych jazd składów manewrowych spowodowane zdarzeniem z winy Przewoźnika, to Przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do zarządcy infrastruktury oraz innych użytkowników infrastruktury za wynikłe utrudnienia w eksploatacji infrastruktury kolejowej.
2. Zarządca niezwłocznie powiadamia Przewoźników kolejowych, których utrudnienie dotyczy, o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
3. W przypadku wystąpienia zakłóceń, Zarządca podejmuje działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
4. W razie zagrożenia spowodowanego samowolnym przekroczeniem przez Przewoźnika kolejowego zgłoszonych parametrów składu manewrowego Zarządca ma prawo zatrzymać skład manewrowy niezwłocznie, do czasu ustalenia bezpiecznego sposobu jego dalszej jazdy. Wszelkie wynikłe z tego koszty ponosi Przewoźnik kolejowy.
5. Zgodnie z art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 poz. 1396 z późn. zm.) lub innymi obowiązującymi przepisami prawa podmiot powodujący zanieczyszczenia środowiska ponosi koszty

usunięcia skutków tego zanieczyszczenia. Sprawca ma obowiązek naprawienia wyrządzonej szkody w szczególności pokrycia kosztów rekultywacji gruntu.

XIX. Informacje dodatkowe

1. W czasie realizacji zadań związanych z wykorzystaniem zdolności przepustowej i korzystaniem z przydzielonych tras składów manewrowych pracownicy Przewoźnika kolejowego powinni posiadać dokumenty pozwalające na identyfikację pracownika oraz jego prawa wykonywania prac, na które zawarto umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.
2. Pracownik Przewoźnika kolejowego w czasie wykonywania prac na infrastrukturze kolejowej Zarządcy powinien być ubrany w odpowiednio oznakowaną odzież i wyposażony w przybory sygnałowe zgodnie z przepisami obowiązującymi u Przewoźnika kolejowego.
3. W przypadku naruszenia przez Przewoźnika kolejowego postanowień przepisów i instrukcji obowiązujących u zarządcy, niezgodności lub braku dokumentów wymaganych przepisami prawa, jazda manewrowa będzie zatrzymana. Nieprzewidziany postój składu manewrowego bądź ewentualne przemieszczenie taboru w miejsce wskazane przez zarządcę i koszty z tego wynikające obciążają przewoźnika kolejowego i będą płacone na rzecz Zarządcy.
4. Pracownicy Zarządcy działający w komisjach ustalających przyczyny wypadków kolejowych lub związani z usuwaniem ich skutków, niesieniem pomocy poszkodowanym, wykonywaniem czynności sprawdzających, kontrolnych i diagnostycznych, mają prawo do wstępu na pojazd trakcyjny przewoźnika kolejowego i do przejazdu nieodpłatnego pojazdami przewoźnika kolejowego.

XX. Załączniki

Załącznik nr 1 – schemat infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PTS „Betrans” sp. z o.o.,

Załącznik nr 2 – wzór wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów,

Załącznik nr 3 – wzór wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych,

Załącznik nr 4 – projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PTS „Betrans” sp. z o. o. obowiązujący od 13 grudnia 2020 roku,

Załącznik nr 5 – wniosek o wydanie zezwoleń na przebywanie na obszarze infrastruktury kolejowej PTS „Betrans”,

Załącznik nr 6 – wykaz torów i odległości taryfowych do ustalania opłaty manewrowej.