

**Projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej
przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu
obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2023/2024**

1. Informacje o zarządcy infrastruktury

Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej zwana DSDiK lub zarządcą) jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1864) oraz Uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. DSDiK wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021 poz. 1984), dalej zwaną Ustawą.

2. Podstawy opracowania Cennika

Zgodnie z art. 33 ust. 1 Ustawy zarządcą opracował system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów (dalej zwany rjp) 2022/2023, oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej zarządcy, który Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DRR-WLKD.730.7.2022.RT z dnia 13 czerwca 2022 r. został zatwierdzony.

Zarządcą opracował projekt *Cennika za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2023/2024* (dalej zwanego Cennikiem), w którym określił sposób ustalania poszczególnych stawek jednostkowych i opłat, zgodnie z art. 33 ust. 13 Ustawy.

Zarządcą, zgodnie z art. 33 ust. 14 Ustawy, umieścił projekt Cennika w Regulaminie sieci 2022/2023.

Przy opracowaniu Cennika zastosowano metodykę określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, opartą na przepisach: Ustawy, rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone

bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „Rozporządzeniem UE” oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2018 poz. 2280), zwanego dalej „Rozporządzeniem MliB”.

3. Infrastruktura kolejowa

DSDiK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120200001 z dnia 2 kwietnia 2020 r. i samodzielnie zarządza obecnie pięcioma czynnymi odcinkami linii kolejowych: linią kolejową nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa, linią kolejową nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica, linią kolejową nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów od km -0,530 do km 5,118, linią kolejową nr 303 odcinek Duninów –Chocianów oraz linią kolejową nr 316 odcinek Chojnów – Rokitki.

Ponadto aktualnie prowadzone są prace rewitalizacyjne w celu przywrócenia ruchu kolejowego na następujących odcinkach:

- linia kolejowa nr 310 odcinek Kobierzyce – Piława Górna od km 0,174 do km 38,645
- linia kolejowa nr 317 odcinek Gryfów Śląski - Mirsk od km 72,905 do km 80,850
- linia kolejowa nr 336 odcinek Mirsk – Świeradów-Zdrój od km -0,182 do km 7,360
- linia kolejowa nr 308 odcinek Pisarzowice – Jelenia Góra od km 7,945 do km 37,818
- linia kolejowa nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz od km -0,247 do km 7,055

Dodatkowo w zarządzie DSDiK znajdują się odcinki linii kolejowych, które aktualnie nie są rewitalizowane i na których aktualnie nie odbywa się ruch kolejowy, tj.:

- linia kolejowa nr 284 odcinek Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski od km 24,444 do km 48,157
- linia kolejowa nr 291 odcinek Szczawno Zdrój- Sobięcin od km 3,400 do km 17,140
- linia kolejowa nr 302 odcinek Strzegom – Marciszów od km 44,835 do km 73,040
- linia kolejowa nr 312 odcinek Wojcieszów – Nowy Kościół od km 16,090 do km 33,430
- linia kolejowa nr 318 odcinek Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 28,295
- linia kolejowa nr 319 odcinek Kondratowice – Łagiewniki od km 46,200 do km 51,139
- linia kolejowa nr 320 odcinek Ciepłowody – Ciepłowody od km 9,982 do km 13,282
- linia kolejowa nr 323 odcinek Nowa Wieś Grodziska – Nowa Wieś Grodziska od km 0,303 do km 2,065
- linia kolejowa nr 327 odcinek Ścinawka Średnia – Radków od km 6,248 do km 14,255
- linia kolejowa nr 327 odcinek Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec od km -5,380 do km 0,000
- linia kolejowa nr 335 odcinek Henryków – Ciepłowody od km -0,279 do km 10,080
- linia kolejowa nr 345 odcinek Kamienna Góra - Pisarzowice od km 1,780 do km 3,040
- linia kolejowa nr 372 odcinek Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,305.

3.1 Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z § 21 ust. 5 Rozporządzenia MliB kategoria linii kolejowych została zdefiniowana w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Kategorię linii kolejowych określono z uwzględnieniem: dopuszczalnej prędkości technicznej, dopuszczalnego nacisku osi oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Średniodobowe obciążenie linii kolejowych w rjp 2021/2022 wynosiło odpowiednio:

- nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa: 15,66 poc., tj. 1,18 poc./km;
- nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica: 27,32 poc., tj. 1,48 poc./km;
- nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów Śląski: 21,87 poc., tj. 4,34 poc./ km;

Dopuszczalna prędkość techniczna oraz nacisk osi wynosi natomiast:

- nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa: 50 km/h, 196 kN/oś;
- nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica: 80 km/h, 200 kN/oś;
- nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów Śląski: 80 km/h, 200 kN/oś.
- nr 303 odcinek Duninów – Ciechanów: 100 km/h, 196 kN/oś;
- nr 316 odcinek Chojnów – Rokitki: 80 km/h, 196 kN/oś.

Linie kolejowe DSDiK są liniami normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, jednotorowymi, po których kursują obecnie wyłącznie pociągi pasażerskie.

Mając na uwadze jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami ustalono wyłącznie jedną kategorię linii – ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{\max} \leq 100$ km/h. Kategoria wszystkich linii kolejowych została zdefiniowana jako kategoria 1.

3.2 Przedziały mas brutto pociągów

Zgodnie z § 21 ust. 9 Rozporządzenia MliB przyjęto równe przedziały mas brutto pociągów obejmujących zakresy:

1. $0 < m \leq 100$,
2. $100 < m \leq 200$,
3. $200 < m \leq 300$,
4. $300 < m \leq 400$,
5. $400 < m \leq 500$,

6. $500 < m \leq 600$.

Dodatkowe przedziały mas brutto przyjęto ze względu na możliwość występowania okazjonalnych przejazdów z ciężkim ładunkiem, jeden taki przejazd o masie 390 ton wystąpił na trasie Wrocław Psie Pole – Siedlec Trzebnicki na linii kolejowej nr 326.

Ze względu na lokalny charakter zarządzanych linii i związane z nim parametry eksploatacyjne, brak jest możliwości kursowania składów pasażerskich o masie brutto większej niż 300 t, natomiast ruch towarowy z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne nie jest obecnie prowadzony.

4. Planowana praca eksploatacyjna

Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2023/2024, zgodnie z § 21 ust. 15 Rozporządzenia MliB, ustalona została w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rocznego rjp 2021/2022, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. Obliczenie współczynnika zmienności eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Tabela 1 Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	rjp 2021/2022	11 grudnia 2021 r.	9 grudnia 2022 r.	364
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				1,02

Wielkość pracy eksploatacyjnej w rjp 2021/2022 dla linii kolejowej nr 311, 326 i 341, wynosiła 299 596,92 pockm.

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2022/2023, przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2 Wielkość pracy eksploatacyjnej

Przedziały masy brutto pociągu	Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2021/2022 lk. 311, 326 i 341	Praca eksploatacyjna wykonana na rjp 2021/2022 lk. 303 i 316	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2023/2024 lk.311, 326 i 341 z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2023/2024 lk.303 i 316
[t]	[pockm]	[pockm]	[pockm]	[pockm]
0<m≤100	126 166,92	0	128 690,26	
100<m≤200	173 161,88	0	176 625,12	70 449,43
200<m≤300	268,11	0	273,48	
300<m≤400	0	0	0	
400<m≤500	0	0	0	
500<m≤600	0	0	0	
Razem	299 596,91	0	305 588,86	70 449,43

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2023/2024 linii kolejowych nr 311, 326 i 341 to wypadkowa pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2021/2022 i współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (tabela nr 1). Planowana praca eksploatacyjna linii kolejowych nr 303 i 316 została oszacowana na podstawie planowego rjp przez przewoźnika na rok 2022/ 2023 oraz średniej masy pociągów obliczonej na podstawie wykonanych przejazdów w okresie 11 grudnia 2022 r. do 31 stycznia 2023 r.

5. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Do ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 Rozporządzenia MliB, koszty bezpośrednie, o których mowa w Rozporządzeniu UE.

Stosownie do art. 3 ust. 1 Rozporządzenia UE koszty bezpośrednie to różnica między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej

obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi.

Do kosztów niekwalifikowalnych jakie ponosi DSDiK, zgodnie z art. 4 ust. 1 Rozporządzenia UE zaliczono m.in.:

- a) koszty stałe związane z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) koszty nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- c) kosztów pośrednich w całej sieci;
- d) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- e) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- f) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu.

Wobec powyższego kalkulacja planowanych kosztów bezpośrednich prezentuje się w następujący sposób:

Dla linii kolejowych nr 311, 326 i 341 zgodnie z § 21 ust. 13 Rozporządzenia MliB, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustalono na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w roku 2022 r. z uwzględnieniem:

- a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Tabela 3 Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	2022 r.	1 stycznia 2022 r.	31 grudnia 2022 r.	365
Wartość współczynnika (Lp. 1/Lp. 2)				1,016

- b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Planowane na lata 2023 i 2024 wskaźniki inflacji, które ustalono na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” - Aktualizacja – październik 2022 r., przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 4 Wskaźniki inflacji na rok 2022 i 2023

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2023 r.	2024 r.
Dynamika cen towarów i usług konsumpcyjnych – średnioroczna	109,8%	104,8%

Zestawienie kosztów zarządzania, które zostały poniesione w 2022 roku oraz planowane koszty na rjp 2023/2024 w podziale na koszty, zgodnie z Rozporządzeniem UE, przedstawiono w tabeli 5.

Tabela nr 5 Koszty zarządzania

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w roku 2022 lk. 311, 326 i 341 [zł netto]	Koszty poniesione w roku 2022 lk. 303 i 316 [zł netto]	Planowane koszty na rjp 2023/2024 lk. 311, 326 i 341 [zł netto]	Planowane koszty na rjp 2023/2024 lk. 303 i 316 [zł netto]
Koszty zapewnienia usług minimalnego dostępu w tym linie kolejowe nr:	9 577 087,36	108 700,00	11 201 549,88	933 956,50
311	2 636 533,88		3 083 741,92	
326	5 232 262,85		6 119 757,61	
341	1 708 290,63		1 998 050,34	
303	0,00	104 350,00		511 850,39
316	0,00	4 350,00		422 106,11
Koszty bezpośrednie w tym linie kolejowe nr:	1 347 217,95	0	1 575 732,63	357 138,78
311	460 441,87		538 541,87	
326	468 784,70		548 299,81	
341	417 991,38		488 890,95	
303				164 960,55
316				192 178,23

Koszty niekwalifikowalne w tym linie kolejowe nr:	8 229 869,41	108 700,00	9 625 817,25	576 817,72
311	2 176 092,01		2 545 200,05	
326	4 763 478,14		5 571 457,79	
341	1 290 299,26		1 509 159,42	
303		104 350,00		346 889,84
316		4 350,00		229 927,88

Planowane koszty do poniesienia na rjp 2023/2024 na liniach kolejowych nr 303 i 316 zostały ujęte na podstawie zawartych umów na usługi prowadzenia ruchu, obchodów oraz napraw związanych z ruchem pociągów.

Szczegółowy wykaz kosztów zawarto w załączniku nr 1 niniejszego projektu cennika opłat.

6. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Zgodnie z § 21 ust. 1 Rozporządzenia MliB stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

6.1 Stawki częściowe:

6.1.1. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zgodnie z § 21 ust. 16 Rozporządzenia MliB, część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów przyjęto na poziomie 0 zł/pockm, z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

6.1.2. Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia MliB, część zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

a) Część stawki zależna od trakcji pociągu

Infrastruktura zarządzana przez DSDiK jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego i mając na uwadze § 21 ust. 12 pkt 2 Rozporządzenia MliB wartość stawki zależnej od trakcji poziomu przyjęta została na poziomie 0 zł/pockm.

b) Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, którą zgodnie z § 21 ust. 4 Rozporządzenia MliB ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 5 Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość
1	Planowane koszty bezpośrednie [zł netto]	1 932 871,41
2	Planowana praca eksploatacyjna [pockm]	376 038,29
3	Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych (Lp. 1/Lp. 2) [zł netto/pockm]	5,14

Dla tak obliczonej średniej stawki ustalono średnią masę pociągu w wysokości 111,01 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla linii nr 311, 326 i 341 z ostatniego zakońzonego okresu obowiązywania rocznego rjp oraz szacowane masy pociągów dla linii kolejowych nr 303 i 316, zgodnie z § 21 ust. 8 Rozporządzenia MliB. Dane do obliczenia powyższej wartości przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabela 6 Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2021/2022 oraz planowana w rjp 2023/2024

Masa pociągu	Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2021/2022 lk. 311, 326, 341
[t]	[pockm]
24	26,59
44	10,09
49	26,59
51	10,09
52	26,59
55	7 065,24
56	49 161,21
77	20,17
82	129,29
96	2 592,10
97	67 072,38
98	26,59
104	33 750,92
106	70 449,43
112	25 431,42
119	36,94
143	18,47
152	113 033,44
168	890,70
236	26,59
237	106,35
238	18,47
280	79,76
304	36,94

Masa pociągu	Praca eksploatacyjna w rjp 2023/2024 uwzględniająca współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanej pracy eksploatacyjnej dla lk. 303 i 316
[t]	[pockm]
24	27,12
44	10,29
49	27,12
51	10,29
52	27,12
55	7 206,55
56	50 144,44
77	20,58
82	131,88
96	2 643,94
97	68 413,83
98	27,12
104	34 425,94
105	70 449,34
106	70 449,43
112	25 940,05
119	37,68
143	18,84
152	115 294,11
168	908,51
236	27,12
237	108,48
238	18,84
280	81,36
304	37,68

Planowaną pracę eksploatacyjną na liniach kolejowych 303 i 316 obliczono na podstawie planowanego rozkładu jazdy w okresie 11 grudnia 2022 do 9 grudnia 2023 r. Natomiast średnia masa pociągu na lk. 303 i 316 została wyliczona na podstawie wykonanych przejazdów w miesiącu grudniu 2022 r. oraz styczniu 2023 r., gdzie średnia masa pociągów to 105 ton.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1, zgodnie z § 21 ust. 10 pkt 1 Rozporządzenia MliB, umieszczono w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, by stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy

pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Dla linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii, o których mowa w § 21 ust. 11 Rozporządzenia MliB.

Wartości stawek częściowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 7 Stawki częściowe oraz współczynniki różnicujące

Masa pociągu	0<m≤100	100<m≤200	200<m≤300	300<m≤400	400<m≤500	500<m≤600
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1,00	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych [zł netto/pocmk]	5,14	5,19	5,24	5,29	5,35	5,40
Część stawki zależna od trakcji pociągu [zł netto/pocmk]	0	0	0	0	0	0
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł netto/pocmk]	0	0	0	0	0	0

6.2 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

Wobec powyższego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą zgodnie z tab. 9.

**Tabela 8 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej
za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa [zł netto/pockm]
1	0<m≤100	5,14
	100<m≤200	5,19
	200<m≤300	5,24
	300<m≤400	5,29
	400<m≤500	5,35
	500<m≤600	5,40

7. Stawka jednostkowa opłaty manewrowej

Zgodnie z art. 33 ust. 8 Ustawy, opłata manewrowa to opłata pobierana za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami.

Ze względu na ograniczenia techniczno-ruchowe w infrastrukturze kolejowej, brak jest możliwości wykonywania na chwilę obecną manewrów na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK i pobierania z tego tytułu stosownych opłat. Informacja ta zawarta została również w Regulaminie sieci 2022/2023. Wobec powyższego zarządca nie przewiduje pobierania od przewoźników kolejowych opłaty manewrowej.

8. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

DSDiK nie pobiera od aplikantów opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Usługa konstrukcji rjp i przydzielania tras w ramach rjp prowadzona jest dla DSDiK przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej zwane PLK) w ramach zawartej umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych. Powyższa opłata pobierana jest zgodnie z Cennikiem PLK.

9. Opłata za postój pojazdów kolejowych

Zgodnie z art. 33 ust. 10 Ustawy maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w odniesieniu do którego nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność określono na poziomie 7 godzin.

Z uwagi na fakt, że na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK nie występują przypadki postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej dłuższe niż 7 godzin, DSDiK nie pobiera opłaty za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

10. Opłaty rezerwacyjne

Stosownie do § 20 i 23 Rozporządzenia MliB pobiera się następujące opłaty rezerwacyjne:

10.1 Opłata pobierana od aplikanta za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Zgodnie z zawartą, pomiędzy DSDiK i PLK, umową o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych, usługa przydzielania zdolności przepustowej prowadzona jest przez PLK.

Opłata rezerwacyjna, za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze Umowy o wykorzystanie, pobierana jest od aplikanta zgodnie z Cennikiem PLK.

10.2 Opłata pobierana od przewoźnika za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
 - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,
 - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
- 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego

rozkładu jazdy pociągów. Opłata wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek zarządcy.

W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

Opłaty rezerwacyjne nie będą pobierane w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

11. Opłaty dodatkowe

DSDiK nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 12 Ustawy.

Dyrektor

Leszek Loch

*/Dokument podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym./*