



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

1. **Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej**
2. **Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej**
3. **Stawka jednostkowa opłaty manewrowej**
4. **Opłaty rezerwacyjne**
5. **Opłata za postój pojazdów kolejowych**
6. **Opłaty dodatkowe**

Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej
na rozkład jazdy pociągów 2023/2024
zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
Decyzją DRR-WLKD.730.2023.LB z dnia 16 sierpnia 2023 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 Ustawy zarządca opracował system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2022/2023, oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich Aplikantów dla całej sieci kolejowej.

Cennik zawiera informacje, o których mowa w art. 33 ust. 13 Ustawy.

1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

DSDiK nie pobiera od Aplikantów opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Usługa konstrukcji rozkładu jazdy pociągów i przydzielania tras w ramach rozkładu jazdy pociągów prowadzona jest dla DSDiK przez PKP PLK w ramach zawieranej corocznie umowy o współpracy zarządców w zakresie połączenia dróg kolejowych. Powyższa opłata pobierana jest zgodnie z Cennikiem PKP PLK.

2. 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.

2.1. Stawki częściowe:

2.1.1. 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/pocmk, z uwagi na fakt, że wykonywanie przewozów jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

2.1.2. 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 traktacji 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, wynosi 5,14 zł netto/pockm.

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 zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp oraz szacowane masy pociągów dla linii kolejowych nr 303 i 316 zgodnie z § 21 ust. 8 Rozporządzenia MliB.

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 cząstkowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:



Tabela 1 Stawki częściowe oraz współczynniki różnicujące

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$	$300 < m \leq 400$	$400 < m \leq 500$	$500 < m \leq 600$
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	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

2.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

Wobec powyższego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą zgodnie z tab. 2.



**Tabela 2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej
za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

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

3. 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.

4. Opłaty rezerwacyjne

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

4.1. 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.

4.2. 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.

5. 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.

6. Opłaty dodatkowe

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

