

Załącznik nr 4 do Regulaminu sieci w ramach rozkładu jazdy pociągów 2023-2024

PROJEKT CENNIKA

OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ O SZEROKOŚCI 1435 MM ZARZĄDZANEJ PRZEZ „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.

obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.

OPŁATA ZA OBSŁUGĘ WNIOSKU

W przypadku nieprzydzielenia zdolności przepustowej przewoźnikowi kolejowemu „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o., zwana dalej ES, będzie pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w wysokości 100 zł. Opłata nie będzie pobierana w sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie zostanie przydzielona z przyczyn leżących po stronie ES.

SPOSÓB USTALANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY PODSTAWOWEJ NA PODSTAWIE STAWEK CZĄSTKOWYCH I WSPÓŁCZYNNIKÓW KORYGUJĄCYCH WRAZ Z OKREŚLENIEM ICH WARTOŚCI

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Opłata podstawowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy brutto pociągu w poszczególnych przedziałach mas pociągu dla jednej drugorzędnej kategorii linii (1)

| Całkowita masa | Współczynnik różnicujący śr. stawkę | Całkowita masa | Współczynnik różnicujący śr. stawkę | Całkowita masa | Współczynnik różnicujący śr. stawkę |
|----------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|
| brutto [t] | | brutto [t] | | brutto [t] | |
| poniżej 101 | 0,62 | 1201-1300 | 1,22 | 2401-2500 | 1,87 |
| 101-200 | 0,66 | 1301-1400 | 1,27 | 2501-2600 | 1,93 |
| 201-300 | 0,71 | 1401-1500 | 1,33 | 2601-2700 | 1,98 |
| 301-400 | 0,76 | 1501-1600 | 1,38 | 2701-2800 | 2,04 |
| 401-500 | 0,81 | 1601-1700 | 1,44 | 2801-2900 | 2,09 |
| 501-600 | 0,86 | 1701-1800 | 1,49 | 2901-3000 | 2,15 |
| 601-700 | 0,90 | 1801-1900 | 1,55 | 3001-3100 | 2,20 |
| 701-800 | 0,95 | 1901-2000 | 1,60 | 3101-3200 | 2,25 |
| 801-900 | 1,00 | 2001-2100 | 1,65 | 3201-3300 | 2,31 |
| 901-1000 | 1,05 | 2101-2200 | 1,71 | 3301-3400 | 2,36 |
| 1001-1100 | 1,11 | 2201-2300 | 1,76 | 3401-3500 | 2,42 |
| 1101-1200 | 1,16 | 2301-2400 | 1,82 | 3501-3600 | 2,47 |
| | | | | 3601-3700 | 2,53 |

Wielkości stawek cząstkowych

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej określono tylko dla jednego rodzaju pociągów, ponieważ po linii kolejowej 665 zarządzanej przez ES kursują tylko pociągi towarowe trakcją spalinową.

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustalono jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej określonej jako drugorzędna kategorii linii kolejowej i ponieważ infrastruktura ES jest nieelektryfikowana, jednej spalinowej trakcji pociągu (innej niż elektryczna), dla której wartość wynosi 0 zł/pociągokilometr.

Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

- a) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od całkowitej masy brutto pociągu;
- b) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, który dla ES wynosi 1, z uwagi na określoną jedną drugorzędną kategorię linii kolejowej.

Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych wynosi **122,40 zł/pocmk**, dla której średnia wartość masy pociągu wynosi 850,54 t.

Zarządca skorzystał z przysługującego mu prawa określonego w § 21 ust. 19 ww. rozporządzenia i odstąpił od przeprowadzenia analizy rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, przyjmując wartość tego składnika na poziomie 0 zł/pocmk.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń uzyskano wielkości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (zł/pocmk) dla jednej kategorii linii po torze o prześwicie 1435 mm.

| Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty podstawowej | Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty podstawowej | Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty podstawowej |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| poniżej 101 | 75,30 | 1201-1300 | 149,10 | 2401-2500 | 229,22 |
| 101-200 | 81,18 | 1301-1400 | 155,78 | 2501-2600 | 235,89 |
| 201-300 | 87,07 | 1401-1500 | 162,45 | 2601-2700 | 242,56 |
| 301-400 | 92,96 | 1501-1600 | 169,13 | 2701-2800 | 249,24 |
| 401-500 | 98,85 | 1601-1700 | 175,80 | 2801-2900 | 255,92 |
| 501-600 | 104,73 | 1701-1800 | 182,48 | 2901-3000 | 262,59 |
| 601-700 | 110,62 | 1801-1900 | 189,16 | 3001-3100 | 269,27 |
| 701-800 | 116,51 | 1901-2000 | 195,84 | 3101-3200 | 275,94 |
| 801-900 | 122,40 | 2001-2100 | 202,51 | 3201-3300 | 282,61 |
| 901-1000 | 129,08 | 2101-2200 | 209,19 | 3301-3400 | 289,29 |
| 1001-1100 | 135,75 | 2201-2300 | 215,87 | 3401-3500 | 295,98 |
| 1101-1200 | 142,43 | 2301-2400 | 222,54 | 3501-3600 | 302,65 |
| | | | | Powyżej 3601 | 309,33 |

SPÓSÓB USTALANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY MANEWROWEJ

Średnią stawkę zależną od masy i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy wynosi: **203,43** zł/pockm, dla której średnia wartość masy składu wynosi 850,54 t.

ES ustaliła jedną kategorię linii – drugorzędną (oznaczoną jako 1), i taką samą kategorię określono dla całej udostępnianej infrastruktury kolejowej.

Ustalono takie same, jak dla opłaty podstawowej, równe przedziały mas brutto co 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton a ostatni powyżej 3601 ton, dla jednej drugorzędnej kategorii linii.

Ustalono wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy brutto w poszczególnych przedziałach mas dla jednej drugorzędnej kategorii linii, w taki sam sposób jak dla opłaty podstawowej.

Wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 zł/pockm.

Wartość części stawki związanej z wykonywaniem jednego rodzaju przewozów towarowych tylko jedną trakcją – spalinową – wynosi 0 zł/pockm.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy w poszczególnych przedziałach mas dla jednej drugorzędnej kategorii linii są identyczne jak dla opłaty podstawowej.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń uzyskano wielkości stawek jednostkowych opłaty manewrowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami (zł/pockm) dla jednej kategorii linii po torze o prześwicie 1435 mm:

| Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty manewrowej | Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty manewrowej | Całkowita masa brutto [t] | Stawka opłaty manewrowej |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| poniżej 101 | 125,15 | 1201-1300 | 247,81 | 2401-2500 | 380,96 |
| 101-200 | 134,94 | 1301-1400 | 258,91 | 2501-2600 | 392,05 |
| 201-300 | 144,72 | 1401-1500 | 270,00 | 2601-2700 | 403,15 |
| 301-400 | 154,51 | 1501-1600 | 281,10 | 2701-2800 | 414,24 |
| 401-500 | 164,29 | 1601-1700 | 292,19 | 2801-2900 | 425,34 |
| 501-600 | 174,08 | 1701-1800 | 303,29 | 2901-3000 | 436,43 |
| 601-700 | 183,86 | 1801-1900 | 314,39 | 3001-3100 | 447,53 |
| 701-800 | 193,65 | 1901-2000 | 325,48 | 3101-3200 | 458,62 |
| 801-900 | 203,43 | 2001-2100 | 336,58 | 3201-3300 | 469,72 |
| 901-1000 | 214,53 | 2101-2200 | 347,67 | 3301-3400 | 480,81 |
| 1001-1100 | 225,62 | 2201-2300 | 358,77 | 3401-3500 | 491,91 |
| 1101-1200 | 236,72 | 2301-2400 | 369,86 | 3501-3600 | 503,00 |
| | | | | Powyżej 3601 | 514,10 |

Opłata manewrowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość wskazaną w regulaminie i stawki jednostkowej zależnej od masy określonej dla przejazdu na odległość jednego kilometra.

SPOSÓB USTALANIA OPŁAT REZERWACYJNYCH

Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Opłata rezerwacyjna pobierana jest od aplikantów 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 z ES umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, w wysokości 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.

Opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną trasę pociągu

1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, ES pobiera opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:
 - 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.
2. Opłaty nie pobiera się za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek ES.
3. 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, ES będzie pobrać opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:
 - 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.
4. Opłat rezerwacyjnych nie pobiera się 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.
5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej, będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną w wysokości 50% opłaty podstawowej.

SPOSÓB USTALANIA OPŁAT ZA POSTÓJ POJAZDÓW KOLEJOWYCH

Maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, za który nie pobiera się opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych, wynosi 2 godziny przed planowanym odjazdem pociągu i 2 godziny po przyjeździe pociągu. Czas wolny od opłat (normatywny), to czas niezbędny do wykonania czynności operacyjnych.

Opłata za postój pojazdów kolejowych na torach ES powyżej 2 godzin, jest ustalana jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej wynoszącej **15,60 zł za pojazd kolejowy**.

Opłata jest naliczana za każdy przekroczony postój (od 2 godzin) również na torach nienależących do obiektu infrastruktury usługowej.

Postój ponadnormatywny pojazdów kolejowych liczony jest według następujących przedziałów czasu:

- I. postój do dwóch godzin - wolny czas od opłat za postój,
- II. powyżej drugiej godziny do godziny piątej – opłata w wysokości 15,60 zł/pojazd kolejowy.
- III. powyżej piątej godziny do godziny dziesiątej – opłata w wysokości dwukrotnej stawki za postój pojazdów tj. 31,20 zł/pojazd kolejowy.
- IV. powyżej dziesiątej godzin – za każdą godzinę 15,60 zł/ pojazd kolejowy.

Jako pojazd kolejowy należy rozumieć pojazd do 4 osi, opłata za pojazd powyżej 4 osi liczona będzie jako opłata za dwa pojazdy.

Opłaty za postój pojazdów kolejowych nie nalicza się, gdy postój wynika z przyczyn leżących po stronie zarządcy.

OPŁATY ZA USŁUGI, KTÓRE MOGĄ BYĆ ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH

ES świadczy na rzecz przewoźników kolejowych usługi dodatkowe i pomocnicze, za które pobiera opłaty według poniższych stawek:

| Lp. | Nazwa usługi | Stawki jednostkowe |
|-----|---|---------------------------|
| 1 | Prace lokomotywy manewrowej wraz z personelem | 814,00 zł/godz. |
| 2 | Pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń – wagi wagonowe | 44,00 zł/pojazd kolejowy. |

| Lp. | Nazwa usługi | Stawki jednostkowe |
|-----|--|--------------------|
| 3 | Usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny | 79,00 zł/godz. |
| 4 | Usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych | 73,00 zł/godz. |
| 5 | Dostarczanie informacji uzupełniających | 73,00 zł/godz. |