

Infra SILESIA S.A. • ul. Kłokocińska 51 • 44-251 Rybnik



**C E N N I K**  
**OPŁAT ZA KORZYSTANIE**  
**Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**  
**ZARZĄDZANEJ PRZEZ Infra SILESIA S.A.**  
**NA RRJP 2017/2018**

#### Wstęp:

Niniejszy cennik opłat zawiera stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłaty manewrowej, a także wysokość opłaty za rozpatrzenie wniosku Przewoźnika o przydzielenie zdolności przepustowej i wysokości opłat za usługi dodatkowe, które mogą być świadczone na rzecz Przewoźników.

1. Cennik obowiązuje na Roczny Rozkład Jazdy Pociągów 2017 / 2018 tj. od dnia 10 grudnia 2017 r. do 08 grudnia 2018 r.
2. Wszystkie opłaty w Cenniku są opłatami netto. Do opłat tych zostanie doliczony podatek VAT zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Wysokość opłaty podstawowej jest ustalana jako iloczyn stawki jednostkowej / zwiększonej stawki jednostkowej ( zł/ pockm ) oraz odległości przebytej przez pociąg ( km ) na przyznanej Przewoźnikowi trasie przejazdu z uwzględnieniem całkowitej masy brutto pociągu.
4. Wysokość opłaty manewrowej jest ustalana jako iloczyn stawki jednostkowej / zwiększonej stawki jednostkowej ( zł/ pockm ) oraz odległości przebytej przez skład manewrowy ( km ) na przyznanej Przewoźnikowi trasie przejazdu z uwzględnieniem całkowitej masy brutto składu manewrowego.
5. Wysokość opłaty za formowanie składu ma charakter ryczałtowy ( zł/skład ) przy czym czynność formowania należy rozumieć jako zestawienie gotowego składu bez względu na ilość wykonanych jazd przez pojazd trakcyjny przy wykorzystaniu co najmniej dwóch torów w stacji. Zmiana czoła pociągu i sprzęganie lokomotywy ze składem nie jest traktowane przez Zarządcę jako formowanie składu.
6. Wysokość opłaty za odstawienie wagonów ( zł/godz.) jest ustalana jako iloczyn czasu zajmowania toru Zarządcy przez pojazdy kolejowe Przewoźnika ( godz. ) oraz stawki opłaty jednostkowej za zajęcie toru ( zł/godz. ). Za postój pojazdów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy opłata nie jest naliczana. Nie pobiera się opłaty za pierwsze 8 godzin postoju bez względu na jego przyczynę.
7. Wysokość opłat za pozostałe usługi dodatkowe i pomocnicze realizowane przez pracowników Zarządcy na wniosek Przewoźnika określona zostanie w Umowie udostępnienia infrastruktury kolejowej jako iloczyn czasu przeznaczonego na wykonanie czynności ( godz.) i stawki jednostkowej jednej roboczogodziny ( zł/godz. ).

**I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł/pocmk].**

<b>Pociągi towarowe</b>	
<b>Całkowita masa brutto - M [t]</b>	<b>Linia znaczenia miejscowego*</b>
0 < M ≤ 150	<b>83,78</b>
150 < M ≤ 500	<b>88,39</b>
500 < M ≤ 1100	<b>92,07</b>
1100 < M ≤ 1500	<b>94,83</b>
1500 < M ≤ 2100	<b>97,59</b>
M > 2100	<b>99,44</b>

M) - rozkładowa całkowita masa brutto pociągu obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu.

\*) - parametr linii określony dla potrzeb cennika uwzględniający średniodobowe natężenie ruchu pociągów oraz dopuszczalną prędkość techniczną i ograniczenia stałe.

**II. Stawki jednostkowe opłaty manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł/pocmk].**

<b>Składy manewrowe</b>	
<b>Całkowita masa brutto - M [t]</b>	<b>Linia znaczenia miejscowego*</b>
0 < M ≤ 150	<b>72,16</b>
150 < M ≤ 500	<b>76,13</b>
500 < M ≤ 1100	<b>79,30</b>
1100 < M ≤ 1500	<b>81,68</b>
1500 < M ≤ 2100	<b>84,06</b>
M > 2100	<b>85,64</b>

M) - rozkładowa całkowita masa brutto składu manewrowego obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu.

\*) - parametr linii określony dla potrzeb cennika uwzględniający średniodobowe natężenie ruchu pociągów oraz dopuszczalną prędkość techniczną i ograniczenia stałe.

### III. Współczynniki i zasady zwiększenia stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Przyczyna zwiększenia stawki jednostkowej	Wartość współczynnika zwiększającego
Przewóz z przekroczenia skrajnią powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze polegające na wstrzymaniu ruchu.	1,6
Przejazd pociągów dłuższych niż 300 m powodujący konieczność ustawienia drogi przebiegu pociągu bez możliwości zatrzymania na stacjach pośrednich.	1,6

### IV. Zwiększone stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł/pocmk]

Pociągi towarowe	
Całkowita masa brutto - M [t]	Linia znaczenia miejscowego*
$0 < M \leq 150$	134,05
$150 < M \leq 500$	141,42
$500 < M \leq 1100$	147,31
$1100 < M \leq 1500$	151,73
$1500 < M \leq 2100$	156,14
$M > 2100$	159,10

M) - rozkładowa całkowita masa brutto pociągu obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu.

\*) - parametr linii określony dla potrzeb cennika uwzględniający średniodobowe natężenie ruchu pociągów oraz dopuszczalną prędkość techniczną i ograniczenia stałe.

**V. Zwiększone stawki jednostkowe opłaty manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł/pocmk].**

Składy manewrowe	
Całkowita masa brutto - M [t]	Linia znaczenia miejscowego*
$0 < M \leq 150$	<b>115,46</b>
$150 < M \leq 500$	<b>121,81</b>
$500 < M \leq 1100$	<b>126,88</b>
$1100 < M \leq 1500$	<b>130,69</b>
$1500 < M \leq 2100$	<b>134,50</b>
$M > 2100$	<b>137,02</b>

M) - rozkładowa całkowita masa brutto składu manewrowego obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu.

\*) - parametr linii określony dla potrzeb cennika uwzględniający średniodobowe natężenie ruchu pociągów oraz dopuszczalną prędkość techniczną i ograniczenia stałe

**VI. Wysokość opłat za usługi dodatkowe .**

L.p.	Nazwa usługi	Cena / Miernik	Uwagi
1	Opłata za formowanie składu	<b>161,45 zł/poc</b>	Zestawienie gotowego składu z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów.
2	Odstawienie wagonów	<b>4,69 zł/godz.</b>	Opłata pobierana jest za zajęcie jednego toru przez pojazdy kolejowe w ciągu jednej godziny. Nie pobiera się opłaty za pierwsze 8 godzin.

**VII. Opłata za obsługę wniosku**

Wysokość opłaty za obsługę przez Zarządcę wniosku Przewoźnika o przydzielenie zdolności przepustowej wynosi 100,-zł za każdy wniosek.