

# PROJEKT

## CENNIK OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ O SZEROKOŚCI TORÓW 1435 MM ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. OBOWIĄZUJĄCY OD 11 GRUDNIA 2022 R.

1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej
2. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej
3. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej
4. Sposób ustalania opłat rezerwacyjnych
5. Sposób ustalania opłaty za postój pojazdów kolejowych
6. Sposób ustalania opłaty za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów
7. Sposób ustalania opłaty za udostępnianie przewoźnikom powierzchni w obrębie peronów lub dróg dojścia do peronów w celu publikacji informacji handlowych przewoźników

Sposób ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr ..... z dnia ..... 2022 r.

Sposób ustalania opłat wymienionych w pkt 1, 4, 5, 6 i 7 dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 przyjęty do stosowania uchwałą Nr 852/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 grudnia 2021 r.

Warszawa, 2021

## 1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej

Opłata pobierana od aplikantów za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wynosi: **100 zł**.

Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana jest od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

## 2. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

### 2.1. Stawki cząstkowe

#### 2.1.1. Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

##### 2.1.1.1. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

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

- 1) współczynnika  $W_M$  różnicującego średnią stawkę w zależności od całkowitej planowanej masy brutto pociągu;
- 2) współczynnika  $W_K$  różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

Średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych:  **$S_{MK} = 8,02 \text{ zł/pockm}$** .

### 2.1.1.2. Współczynniki różnicujące

#### 2.1.1.2.1. Współczynniki różnicujące $W_M$ w zależności od całkowitej planowanej masy brutto pociągu bez postojów handlowych przy peronach

Masa brutto $M$ [t]	$W_M$	Masa brutto $M$ [t]	$W_M$	Masa brutto $M$ [t]	$W_M$
$M < 60$	0,3800	$1620 \leq M < 1680$	1,7034	$3240 \leq M < 3300$	2,7924
$60 \leq M < 120$	0,5100	$1680 \leq M < 1740$	1,7376	$3300 \leq M < 3360$	2,8234
$120 \leq M < 180$	0,6200	$1740 \leq M < 1800$	1,7924	$3360 \leq M < 3420$	2,8537
$180 \leq M < 240$	0,7400	$1800 \leq M < 1860$	1,8355	$3420 \leq M < 3480$	2,8851
$240 \leq M < 300$	0,8400	$1860 \leq M < 1920$	1,8763	$3480 \leq M < 3540$	2,9124
$300 \leq M < 360$	0,9000	$1920 \leq M < 1980$	1,9207	$3540 \leq M < 3600$	2,9466
$360 \leq M < 420$	0,9600	$1980 \leq M < 2040$	1,9649	$3600 \leq M < 3660$	2,9728
$420 \leq M < 480$	0,9800	$2040 \leq M < 2100$	2,0119	$3660 \leq M < 3720$	3,0040
$480 \leq M < 540$	0,9850	$2100 \leq M < 2160$	2,0559	$3720 \leq M < 3780$	3,0275
$540 \leq M < 600$	0,9910	$2160 \leq M < 2220$	2,0959	$3780 \leq M < 3840$	3,0486
$600 \leq M < 660$	1,0000	$2220 \leq M < 2280$	2,1385	$3840 \leq M < 3900$	3,0789
$660 \leq M < 720$	1,0424	$2280 \leq M < 2340$	2,1794	$3900 \leq M < 3960$	3,1043
$720 \leq M < 780$	1,0789	$2340 \leq M < 2400$	2,2256	$3960 \leq M < 4020$	3,1259
$780 \leq M < 840$	1,1180	$2400 \leq M < 2460$	2,2657	$4020 \leq M < 4080$	3,1438
$840 \leq M < 900$	1,1576	$2460 \leq M < 2520$	2,3083	$4080 \leq M < 4140$	3,1652
$900 \leq M < 960$	1,1970	$2520 \leq M < 2580$	2,3443	$4140 \leq M < 4200$	3,1908
$960 \leq M < 1020$	1,2358	$2580 \leq M < 2640$	2,3853	$4200 \leq M < 4260$	3,2030
$1020 \leq M < 1080$	1,2757	$2640 \leq M < 2700$	2,4296	$4260 \leq M < 4320$	3,2232
$1080 \leq M < 1140$	1,3106	$2700 \leq M < 2760$	2,4629	$4320 \leq M < 4380$	3,2353
$1140 \leq M < 1200$	1,3586	$2760 \leq M < 2820$	2,5049	$4380 \leq M < 4440$	3,2554
$1200 \leq M < 1260$	1,3993	$2820 \leq M < 2880$	2,5399	$4440 \leq M < 4500$	3,2681
$1260 \leq M < 1320$	1,4390	$2880 \leq M < 2940$	2,5781	$4500 \leq M < 4560$	3,2844
$1320 \leq M < 1380$	1,4838	$2940 \leq M < 3000$	2,6174	$4560 \leq M < 4620$	3,2970
$1380 \leq M < 1440$	1,5241	$3000 \leq M < 3060$	2,6464	$4620 \leq M < 4680$	3,3055
$1440 \leq M < 1500$	1,5731	$3060 \leq M < 3120$	2,6875	$4680 \leq M < 4740$	3,3206
$1500 \leq M < 1560$	1,6151	$3120 \leq M < 3180$	2,7228	$4740 \leq M < 4800$	3,3298
$1560 \leq M < 1620$	1,6595	$3180 \leq M < 3240$	2,7575		

**2.1.1.2.2. Współczynniki różnicujące  $W_M$  w zależności od całkowitej planowanej masy brutto pociągu dla pociągów z zamówionymi postojami handlowymi przy peronach w zależności od średniej odległości pomiędzy postojami –  $L$**

Masa brutto $M$ [t]	$W_M$ dla $L < 3$ km	$W_M$ dla $3 \leq L < 10$ km	$W_M$ dla $10 \leq L < 25$ km	$W_M$ dla $L \geq 25$ km
$M < 60$	0,3862	0,3845	0,3818	0,3811
$60 \leq M < 120$	0,5183	0,5160	0,5124	0,5115
$120 \leq M < 180$	0,6300	0,6273	0,6230	0,6219
$180 \leq M < 240$	0,7520	0,7487	0,7436	0,7422
$240 \leq M < 300$	0,8536	0,8499	0,8440	0,8425
$300 \leq M < 360$	0,9146	0,9106	0,9043	0,9027
$360 \leq M < 420$	0,9756	0,9713	0,9646	0,9629
$420 \leq M < 480$	0,9959	0,9916	0,9847	0,9829
$480 \leq M < 540$	1,0010	0,9966	0,9897	0,9880
$540 \leq M < 600$	1,0071	1,0027	0,9958	0,9940
$600 \leq M < 660$	1,0162	1,0118	1,0048	1,0030
$660 \leq M < 720$	1,0593	1,0547	1,0474	1,0455
$720 \leq M < 780$	1,0964	1,0916	1,0841	1,0821
$780 \leq M < 840$	1,1361	1,1312	1,1234	1,1214
$840 \leq M < 900$	1,1764	1,1713	1,1632	1,1611
$900 \leq M < 960$	1,2164	1,2111	1,2027	1,2006
$960 \leq M < 1020$	1,2558	1,2504	1,2417	1,2395

**2.1.1.2.3. Współczynniki różnicujące  $W_K$  w zależności od kategorii linii kolejowych oraz średniej odległości pomiędzy postojami –  $L$**

Kategorię linii kolejowych dla danej trasy pociągu, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

Kategorie odcinków linii kolejowych określa Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 11 grudnia 2022 r. publikowany w Regulaminie sieci 2022/2023.

Średnia kategoria	$W_K$ bez postojów handlowych	$W_K$ dla $L < 3$ km	$W_K$ dla $3 \leq L < 10$ km	$W_K$ dla $10 \leq L < 25$ km	$W_K$ dla $L \geq 25$ km
1,0	1,2015	1,2192	1,2152	1,2057	1,2044
1,1	1,1880	1,2055	1,2015	1,1922	1,1909
1,2	1,1736	1,1909	1,1870	1,1777	1,1764
1,3	1,1586	1,1756	1,1718	1,1627	1,1614
1,4	1,1428	1,1596	1,1558	1,1468	1,1455
1,5	1,1265	1,1431	1,1393	1,1304	1,1292
1,6	1,1097	1,1260	1,1224	1,1136	1,1124
1,7	1,0923	1,1084	1,1048	1,0961	1,0949
1,8	1,0745	1,0903	1,0867	1,0783	1,0771
1,9	1,0563	1,0718	1,0683	1,0600	1,0588
2,0	1,0378	1,0531	1,0496	1,0414	1,0403
2,1	1,0190	1,0340	1,0306	1,0226	1,0214
2,2	1,0000	1,0147	1,0114	1,0035	1,0024
2,3	0,9808	0,9952	0,9920	0,9842	0,9832
2,4	0,9615	0,9756	0,9725	0,9649	0,9638
2,5	0,9421	0,9559	0,9528	0,9454	0,9444
2,6	0,9227	0,9363	0,9332	0,9259	0,9249
2,7	0,9034	0,9167	0,9137	0,9066	0,9056
2,8	0,8841	0,8971	0,8942	0,8872	0,8862
2,9	0,8650	0,8777	0,8749	0,8680	0,8671
3,0	0,8461	0,8585	0,8557	0,8491	0,8481
3,1	0,8274	0,8396	0,8368	0,8303	0,8294
3,2	0,8091	0,8210	0,8183	0,8119	0,8110
3,3	0,7911	0,8027	0,8001	0,7939	0,7930
3,4	0,7735	0,7849	0,7823	0,7762	0,7754
3,5	0,7564	0,7675	0,7650	0,7590	0,7582
3,6	0,7399	0,7508	0,7483	0,7425	0,7417

Średnia kategoria	$W_K$ bez postojów handlowych	$W_K$ dla $L < 3$ km	$W_K$ dla $3 \leq L < 10$ km	$W_K$ dla $10 \leq L < 25$ km	$W_K$ dla $L \geq 25$ km
3,7	0,7239	0,7345	0,7322	0,7264	0,7256
3,8	0,7085	0,7189	0,7166	0,7110	0,7102
3,9	0,6938	0,7040	0,7017	0,6962	0,6955
4,0	0,6798	0,6898	0,6875	0,6822	0,6814

### 2.1.1.3. Część stawki zależna od trakcji

Część stawki zależna od trakcji dla pociągów i manewrów prowadzonych trakcją elektryczną:  
**0,22 zł/km.**

### 2.1.2. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów dla pociągów towarowych o masie nie mniejszej niż 660 ton realizujących przewozy inne niż intermodalne: **1,28 zł/pockm.**

## 2.2. Sposób ustalania opłaty podstawowej

Opłata podstawowa jest sumą następujących składników:

- 1) sumą iloczynów przebiegów pociągu z daną masą brutto pociągu i części stawki zależnej od masy brutto pociągu ustalonej dla części trasy z niezmienną masą brutto i średniej kategorii odcinków linii kolejowych ustalonej dla całej trasy pociągu określonej według pkt. 2.1.1.1;
- 2) iloczynu przebiegu pociągu prowadzonego trakcją elektryczną i części stawki zależnej od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną określonej w pkt. 2.1.1.3;
- 3) iloczynu przebiegu pociągu i części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów określonej w pkt. 2.1.2.

### 3. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Opłata manewrowa jest iloczynem stawki jednostkowej opłaty manewrowej według poniższej tabeli i odległości przejazdu według Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej stanowiącego załącznik 2.8 Regulaminu sieci 2022/2023.

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa opłaty manewrowej [zł/km przejazdu]
1	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem trakcji elektrycznej	3,60
2	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem innego rodzaju trakcji	3,38

### 4. Sposób ustalania opłat rezerwacyjnych

#### 4.1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:

- 1) aplikant niebędący przewoźnikiem nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;
- 2) aplikant będący przewoźnikiem nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;  
– wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż 1 000 zł.  
PLK nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej i Prezes UTK wydał decyzję, o której mowa w art. 30d Ustawy.

#### 4.2. Opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną przydzieloną trasę pociągu

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) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu;
- 2) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 15 listopada 2022 r., opłata rezerwacyjna:

- a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 16 kwietnia 2023 r. wynosi 25% opłaty podstawowej,
- b) za okres od dnia 17 kwietnia 2023 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej;
- 3) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 20 stycznia 2023 r., opłata rezerwacyjna:
  - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 10 czerwca 2023 r. wynosi 25% opłaty podstawowej,
  - b) za okres od dnia 11 czerwca 2023 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej;
- 4) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 9 maja 2023 r., opłata rezerwacyjna:
  - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 3 września 2023 r. wynosi 25% opłaty podstawowej,
  - b) za okres od dnia 4 września 2023 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej;
- 5) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 2 czerwca 2023 r., opłata rezerwacyjna:
  - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 1 października 2023 r. wynosi 25% opłaty podstawowej,
  - b) za okres od dnia 2 października 2023 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej.

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 pociągu 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 pociągu 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 pociągu 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 pociągu 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, o których mowa wyżej wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.

W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem dokonania przez przewoźnika modyfikacji parametrów przydzielonej trasy pociągu w zakresie zmniejszenia planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu.

#### **5. Sposób ustalania opłaty za postój pojazdów kolejowych**

Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy od 2 godzin jest ustalana jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej wynoszącej: **1,53 zł/godz. postoju**.

#### **6. Sposób ustalania opłaty za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów**

Opłata za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów ustalana jest przy uwzględnieniu stawki godzinowej wynoszącej: **64,28 zł/godz.**

#### **7. Sposób ustalania opłaty za udostępnianie przewoźnikom powierzchni w obrębie peronów lub dróg dojścia do peronów w celu publikacji informacji handlowych przewoźników**

Miesięczna stawka wynosi:

- 1) **16,76 zł/1 m<sup>2</sup>** – za udostępnienie powierzchni nośników informacji PLK;
- 2) **14,02 zł/1 m<sup>2</sup>** – za udostępnienie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika.