



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**PROJEKT CENNIKA
OPŁAT ZA KORZYSTANIE
Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
O SZEROKOŚCI TORÓW 1435 MM ZARZĄDZANEJ
PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
OBOWIĄZUJĄCEGO OD 10 GRUDNIA 2017 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

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 2017/2018
zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
Decyzją Nr z dnia 2017 r.

Sposób ustalania opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, opłat rezerwacyjnych, opłat za postój pojazdów kolejowych i opłaty za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr .../2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2017 r.

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 pociągu i kategorii linii kolejowych: **$S_{MK} = 8,16 \text{ zł/pockm}$** .

2.1.1.2. Współczynniki korygujące

2.1.1.2.1. Współczynniki korygujące W_M zależne od całkowitej planowanej masy brutto pociągu

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
$M < 100$	0,5342
$100 \leq M < 200$	0,5929
$200 \leq M < 300$	0,7007
$300 \leq M < 400$	0,7693
$400 \leq M < 500$	0,8426
$500 \leq M < 600$	0,9463
$600 \leq M < 700$	1,0000
$700 \leq M < 800$	1,0990
$800 \leq M < 900$	1,1936
$900 \leq M < 1000$	1,2880
$1000 \leq M < 1100$	1,3617
$1100 \leq M < 1200$	1,4444
$1200 \leq M < 1300$	1,5293
$1300 \leq M < 1400$	1,6117
$1400 \leq M < 1500$	1,6948
$1500 \leq M < 1600$	1,7737
$1600 \leq M < 1700$	1,8550
$1700 \leq M < 1800$	1,9330

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
$2500 \leq M < 2600$	2,5761
$2600 \leq M < 2700$	2,6623
$2700 \leq M < 2800$	2,7349
$2800 \leq M < 2900$	2,8299
$2900 \leq M < 3000$	2,8934
$3000 \leq M < 3100$	2,9634
$3100 \leq M < 3200$	3,0454
$3200 \leq M < 3300$	3,1322
$3300 \leq M < 3400$	3,2045
$3400 \leq M < 3500$	3,2839
$3500 \leq M < 3600$	3,3578
$3600 \leq M < 3700$	3,4339
$3700 \leq M < 3800$	3,5181
$3800 \leq M < 3900$	3,6094
$3900 \leq M < 4000$	3,6663
$4000 \leq M < 4100$	3,7592
$4100 \leq M < 4200$	3,8576
$4200 \leq M < 4300$	3,9231

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
1800≤M<1900	2,0190
1900≤M<2000	2,0960
2000≤M<2100	2,1826
2100≤M<2200	2,2603
2200≤M<2300	2,3436
2300≤M<2400	2,4268
2400≤M<2500	2,5107

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
4300≤M<4400	4,0167
4400≤M<4500	4,0686
4500≤M<4600	4,1669
4600≤M<4700	4,2471
4700≤M<4800	4,3270
4800≤M<4900	4,4068
4900≤M<5000	4,4865

2.1.1.2.2. Współczynniki korygujące W_K zależne od kategorii linii kolejowych

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

Kategorie odcinków linii kolejowych określa Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. publikowany w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018.

Średnia kategoria	Współczynnik W_K
1,0	1,5603
1,1	1,5274
1,2	1,4936
1,3	1,4592
1,4	1,4244
1,5	1,3894
1,6	1,3544
1,7	1,3196
1,8	1,2850
1,9	1,2509
2,0	1,2172
2,1	1,1840
2,2	1,1515
2,3	1,1197
2,4	1,0886
2,5	1,0583
2,6	1,0288
2,7	1,0000
2,8	0,9721
2,9	0,9450
3,0	0,9186

Średnia kategoria	Współczynnik W_K
3,1	0,8931
3,2	0,8684
3,3	0,8445
3,4	0,8213
3,5	0,7989
3,6	0,7773
3,7	0,7563
3,8	0,7361
3,9	0,7165
4,0	0,6976
4,1	0,6793
4,2	0,6616
4,3	0,6446
4,4	0,6281
4,5	0,6122
4,6	0,5968
4,7	0,5819
4,8	0,5675
4,9	0,5536
5,0	0,5402

2.1.1.3. Część stawki zależna od trakcji pociągu

Część stawki zależna od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną: **0,69 zł/pockm.**

2.1.2. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów: **0 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 niezmienioną 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:

- 1) Wykazu odległości do terminali kolejowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych;
- 2) Wykazu stacji i innych obiektów eksploatacyjnych z przyporządkowaniem im średnich odległości przejazdu przyjmowanych do obliczenia opłaty manewrowej obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.

publikowanych w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018.

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa opłaty manewrowej [zł/km przejazdu]
1	Jazda lokomotywy luzem i szynobusu	2,35
2	Jazda pozostałych pojazdów kolejowych z napędem i składów manewrowych pasażerskich	3,39
3	Jazda składów manewrowych z wagonami towarowymi	7,10

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 aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej **wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.**

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) 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, o której mowa w pkt. 2, nie będzie pobierana 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.

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.

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: **1,48 [zł/godz. postoju]**.

6. Sposób ustalania opłaty za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów

Opłata za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów jest ustalana jako iloczyn czasu zużytego na opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów i stawki jednostkowej wynoszącej: **57,92 [zł/godz.]**.