

Załącznik do Uchwały Nr 795/2017  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 25 lipca 2017 r.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

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

1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej
3. Sposób ustalania opłat rezerwacyjnych
4. Sposób ustalania opłaty za postój pojazdów kolejowych
5. Sposób ustalania opłaty za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów

Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 795/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 lipca 2017 r.

Warszawa, 2017

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

### 1.1. Pociągi pasażerskie

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
M<60	1,99	2,97	4,01	5,70
60≤M<120	2,21	3,21	4,29	6,05
120≤M<180	2,49	3,52	4,64	6,50
180≤M<240	2,87	3,94	5,11	7,09
240≤M<300	3,22	4,32	5,55	7,64
300≤M<360	3,58	4,72	6,00	8,21
360≤M<420	3,91	5,09	6,42	8,74
420≤M<480	4,15	5,35	6,71	9,11
480≤M<540	4,55	5,79	7,21	9,74
540≤M<600	4,87	6,14	7,61	10,25
600≤M<660	5,18	6,49	8,00	10,73
660≤M<720	5,48	6,82	8,39	11,22
720≤M<780	5,81	7,18	8,79	11,73
780≤M<840	6,10	7,50	9,16	12,19
840≤M<900	6,44	7,88	9,58	12,73
900≤M	6,94	8,43	10,20	13,51

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,40	3,43	4,55	6,41	7,80
60≤M<120	2,62	3,68	4,83	6,77	8,22
120≤M<180	2,91	3,99	5,19	7,22	8,76
180≤M<240	3,29	4,41	5,66	7,82	9,47
240≤M<300	3,64	4,80	6,10	8,37	10,13
300≤M<360	4,01	5,21	6,56	8,96	10,82
360≤M<420	4,34	5,57	6,98	9,48	11,44
420≤M<480	4,58	5,84	7,28	9,86	11,90
480≤M<540	4,98	6,28	7,79	10,50	12,65
540≤M<600	5,30	6,64	8,19	11,01	13,26
600≤M<660	5,62	6,98	8,58	11,50	13,84
660≤M<720	5,93	7,32	8,97	11,99	14,43
720≤M<780	6,25	7,68	9,37	12,50	15,03
780≤M<840	6,55	8,01	9,75	12,97	15,59
840≤M<900	6,89	8,38	10,17	13,51	16,23
900≤M	7,39	8,94	10,80	14,30	17,18

### 1.2. Pociągi towarowe

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	1,99	2,97	4,01
60≤M<120	2,21	3,21	4,29
120≤M<180	2,49	3,52	4,64
180≤M<240	2,87	3,94	5,11

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,40	3,43	4,55	6,41	7,80
60≤M<120	2,62	3,68	4,83	6,77	8,22
120≤M<180	2,91	3,99	5,19	7,22	8,76
180≤M<240	3,29	4,41	5,66	7,82	9,47

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
240≤M<300	3,22	4,32	5,55
300≤M<360	3,58	4,72	6,00
360≤M<420	3,91	5,09	6,42
420≤M<480	4,15	5,35	6,71
480≤M<540	4,55	5,79	7,21
540≤M<600	4,87	6,14	7,61
600≤M<660	5,18	6,49	8,00
660≤M<720	5,48	6,82	8,39
720≤M<780	5,81	7,18	8,79
780≤M<840	6,10	7,50	9,16
840≤M<900	6,44	7,88	9,58
900≤M<1000	6,94	8,43	10,20
1000≤M<1100	7,42	8,95	10,80
1100≤M<1200	7,93	9,52	11,45
1200≤M<1300	8,50	10,15	12,16
1300≤M<1400	9,03	10,73	12,82
1400≤M<1500	9,59	11,35	13,52
1500≤M<1600	10,10	11,91	14,16
1600≤M<1700	10,64	12,51	14,84
1700≤M<1800	11,16	13,08	15,49
1800≤M<1900	11,74	13,72	16,21
1900≤M<2000	12,24	14,27	16,84
2000≤M<2100	12,82	14,91	17,57
2100≤M<2200	13,31	15,45	18,18
2200≤M<2300	13,88	16,08	18,90
2300≤M<2400	14,41	16,66	19,56
2400≤M<2500	14,98	17,29	20,26
2500≤M<2600	15,36	17,71	20,74
2600≤M<2700	15,98	18,39	21,52
2700≤M<2800	16,44	18,91	22,10
2800≤M<2900	17,06	19,58	22,87
2900≤M<3000	17,50	20,08	23,43
3000≤M	17,71	20,30	23,69

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
240≤M<300	3,64	4,80	6,10	8,37	10,13
300≤M<360	4,01	5,21	6,56	8,96	10,82
360≤M<420	4,34	5,57	6,98	9,48	11,44
420≤M<480	4,58	5,84	7,28	9,86	11,90
480≤M<540	4,98	6,28	7,79	10,50	12,65
540≤M<600	5,30	6,64	8,19	11,01	13,26
600≤M<660	5,62	6,98	8,58	11,50	13,84
660≤M<720	5,93	7,32	8,97	11,99	14,43
720≤M<780	6,25	7,68	9,37	12,50	15,03
780≤M<840	6,55	8,01	9,75	12,97	15,59
840≤M<900	6,89	8,38	10,17	13,51	16,23
900≤M<1000	7,39	8,94	10,80	14,30	17,18
1000≤M<1100	7,87	9,47	11,41	15,06	18,08
1100≤M<1200	8,40	10,05	12,06	15,89	19,07
1200≤M<1300	8,97	10,68	12,78	16,79	20,14
1300≤M<1400	9,50	11,26	13,44	17,63	21,13
1400≤M<1500	10,06	11,89	14,15	18,52	22,20
1500≤M<1600	10,58	12,46	14,80	19,34	23,16
1600≤M<1700	11,13	13,06	15,48	20,20	24,19
1700≤M<1800	11,65	13,63	16,14	21,03	25,17
1800≤M<1900	12,23	14,28	16,86	21,95	26,27
1900≤M<2000	12,74	14,83	17,50	22,74	27,21
2000≤M<2100	13,32	15,48	18,23	23,67	28,32
2100≤M<2200	13,81	16,02	18,85	24,45	29,24
2200≤M<2300	14,39	16,66	19,57	25,36	30,33
2300≤M<2400	14,93	17,25	20,24	26,20	31,33
2400≤M<2500	15,50	17,88	20,95	27,10	32,40
2500≤M<2600	15,88	18,30	21,44	27,71	33,12
2600≤M<2700	16,51	19,00	22,22	28,70	34,30
2700≤M<2800	16,98	19,51	22,81	29,45	35,18
2800≤M<2900	17,60	20,20	23,59	30,42	36,34
2900≤M<3000	18,05	20,69	24,15	31,13	37,19
3000≤M	18,25	20,92	24,41	31,46	37,58

### 3. Sposób ustalania opłat rezerwacyjnych

#### 3.1. 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.**

#### 3.2. 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.

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

Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny jest ustalana jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej wynoszącej: **1,48 [zł/godz. postoju/tor]**.

#### **5. 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.]**.