

Załącznik do Uchwały Nr 168/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 26 lutego 2018 r.



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 9 GRUDNIA 2018 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 2018/2019 zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
Decyzją Nr z dnia 2018 r.

Sposób ustalania opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, opłat rezerwacyjnych, opłaty 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 2018/2019 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 168/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26 lutego 2018 r.

Warszawa, 2018

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: **$S_{MK} = 7,77 \text{ zł/pockm}$** .

2.1.1.2. Współczynniki różnicujące

2.1.1.2.1. Współczynniki różnicujące W_M w zależności od całkowitej planowanej masy brutto pociągu

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
$M < 100$	0,6478
$100 \leq M < 200$	0,6821
$200 \leq M < 300$	0,7545
$300 \leq M < 400$	0,8016
$400 \leq M < 500$	0,8576
$500 \leq M < 600$	0,9337
$600 \leq M < 700$	1,0000
$700 \leq M < 800$	1,0591
$800 \leq M < 900$	1,1410
$900 \leq M < 1000$	1,2215
$1000 \leq M < 1100$	1,2873
$1100 \leq M < 1200$	1,3580
$1200 \leq M < 1300$	1,4342
$1300 \leq M < 1400$	1,5076
$1400 \leq M < 1500$	1,5818
$1500 \leq M < 1600$	1,6530
$1600 \leq M < 1700$	1,7259
$1700 \leq M < 1800$	1,7931
$1800 \leq M < 1900$	1,8697

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
$2500 \leq M < 2600$	2,3287
$2600 \leq M < 2700$	2,3929
$2700 \leq M < 2800$	2,4471
$2800 \leq M < 2900$	2,5102
$2900 \leq M < 3000$	2,5565
$3000 \leq M < 3100$	2,6037
$3100 \leq M < 3200$	2,6526
$3200 \leq M < 3300$	2,7048
$3300 \leq M < 3400$	2,7494
$3400 \leq M < 3500$	2,7924
$3500 \leq M < 3600$	2,8336
$3600 \leq M < 3700$	2,8706
$3700 \leq M < 3800$	2,9052
$3800 \leq M < 3900$	2,9499
$3900 \leq M < 4000$	2,9720
$4000 \leq M < 4100$	3,0097
$4100 \leq M < 4200$	3,0386
$4200 \leq M < 4300$	3,0555
$4300 \leq M < 4400$	3,0818

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
1900≤M<2000	1,9363
2000≤M<2100	2,0097
2100≤M<2200	2,0781
2200≤M<2300	2,1401
2300≤M<2400	2,2095
2400≤M<2500	2,2738

Masa brutto [t]	Współczynnik W_M
4400≤M<4500	3,0960
4500≤M<4600	3,1115
4600≤M<4700	3,1251
4700≤M<4800	3,1330
4800≤M<4900	3,1420
4900≤M<5000	3,1468

2.1.1.2.2. Współczynniki różnicujące W_K w zależności 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 dziesiątej.

Kategorie odcinków linii kolejowych określa Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 9 grudnia 2018 r. publikowany w Regulaminie sieci 2018/2019.

Średnia kategoria	Współczynnik W_K
1,0	1,2191
1,1	1,2069
1,2	1,1936
1,3	1,1793
1,4	1,1642
1,5	1,1482
1,6	1,1315
1,7	1,1142
1,8	1,0962
1,9	1,0778
2,0	1,0588
2,1	1,0395
2,2	1,0198
2,3	1,0000
2,4	0,9799
2,5	0,9598

Średnia kategoria	Współczynnik W_K
2,6	0,9397
2,7	0,9196
2,8	0,8996
2,9	0,8798
3,0	0,8602
3,1	0,8410
3,2	0,8222
3,3	0,8039
3,4	0,7862
3,5	0,7690
3,6	0,7526
3,7	0,7369
3,8	0,7220
3,9	0,7080
4,0	0,6951

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 700 ton realizujących przewozy inne niż intermodalne: **1,29 zł/pocmk.**

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 Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej stanowiącego załącznik 2.8 Regulaminu sieci 2018/2019.

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa opłaty manewrowej [zł/km przejazdu]
1	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem trakcji elektrycznej	3,90
2	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem innego rodzaju trakcji	3,68

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 pociągu,
 - 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 pociągu, 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 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.

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 ustalana jest przy uwzględnieniu stawki godzinowej wynoszącej: **57,92 zł/godz.**