

**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. DO 20 GRUDNIA 2022 R.**

Projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na RJP 2022/2023 został zatwierdzony decyzją Prezesa UTK nr DRR-WLKD.730.12.2022.AO z dnia 21 listopada 2022 r. i na podstawie art. 33 ust. 21 pkt 1 i 2 [Ustawy](#) wchodzi w życie 30 dni od dnia, w którym decyzja została podjęta, tzn. 21 grudnia 2022 r. Do dnia 20 grudnia 2022 r. obowiązuje cennik przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 141/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 marca 2021 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 opłat za udostępnianie przewoźnikom kolejowym nośników informacji w celu publikacji dodatkowych informacji handlowych przewoźników

Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm obowiązujących od 13 grudnia 2020 r. przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 141/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 marca 2021 r.

Warszawa, 2022

## 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 $W_M$
$M < 60$	0,3800
$60 \leq M < 120$	0,5100
$120 \leq M < 180$	0,6200
$180 \leq M < 240$	0,7400
$240 \leq M < 300$	0,8400
$300 \leq M < 360$	0,9000
$360 \leq M < 420$	0,9600
$420 \leq M < 480$	0,9800

Masa brutto [t]	Współczynnik $W_M$
$2520 \leq M < 2580$	2,3359
$2580 \leq M < 2640$	2,3792
$2640 \leq M < 2700$	2,4380
$2700 \leq M < 2760$	2,4634
$2760 \leq M < 2820$	2,5076
$2820 \leq M < 2880$	2,5407
$2880 \leq M < 2940$	2,5789
$2940 \leq M < 3000$	2,6300

Masa brutto [t]	Współczynnik $W_M$
480≤M<540	0,9850
540≤M<600	0,9910
600≤M<660	0,9980
660≤M<720	1,0000
720≤M<780	1,0644
780≤M<840	1,1016
840≤M<900	1,1422
900≤M<960	1,1698
960≤M<1020	1,2132
1020≤M<1080	1,2471
1080≤M<1140	1,2849
1140≤M<1200	1,3466
1200≤M<1260	1,3742
1260≤M<1320	1,4230
1320≤M<1380	1,4621
1380≤M<1440	1,5000
1440≤M<1500	1,5655
1500≤M<1560	1,5914
1560≤M<1620	1,6427
1620≤M<1680	1,6814
1680≤M<1740	1,7225
1740≤M<1800	1,7899
1800≤M<1860	1,8199
1860≤M<1920	1,8686
1920≤M<1980	1,9065
1980≤M<2040	1,9490
2040≤M<2100	2,0142
2100≤M<2160	2,0395
2160≤M<2220	2,0922
2220≤M<2280	2,1245

Masa brutto [t]	Współczynnik $W_M$
3000≤M<3060	2,6520
3060≤M<3120	2,6939
3120≤M<3180	2,7244
3180≤M<3240	2,7633
3240≤M<3300	2,7972
3300≤M<3360	2,8232
3360≤M<3420	2,8524
3420≤M<3480	2,8874
3480≤M<3540	2,9204
3540≤M<3600	2,9467
3600≤M<3660	2,9745
3660≤M<3720	3,0102
3720≤M<3780	3,0202
3780≤M<3840	3,0540
3840≤M<3900	3,0772
3900≤M<3960	3,0958
3960≤M<4020	3,1159
4020≤M<4080	3,1458
4080≤M<4140	3,1630
4140≤M<4200	3,1790
4200≤M<4260	3,1961
4260≤M<4320	3,2093
4320≤M<4380	3,2298
4380≤M<4440	3,2431
4440≤M<4500	3,2497
4500≤M<4560	3,2614
4560≤M<4620	3,2717
4620≤M<4680	3,2823
4680≤M<4740	3,2903
4740≤M<4800	3,2959

Masa brutto [t]	Współczynnik $W_M$
2280 ≤ M < 2340	2,1686
2340 ≤ M < 2400	2,2323
2400 ≤ M < 2460	2,2551
2460 ≤ M < 2520	2,3073

Masa brutto [t]	Współczynnik $W_M$
4800 ≤ M < 4860	3,3011
4860 ≤ M < 4920	3,3045
4920 ≤ M < 4980	3,3069
4980 ≤ M < 5040	3,3083

### 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 dziesiętnej.

Kategorie odcinków linii kolejowych określa Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 12 grudnia 2021 r. publikowany w Regulaminie sieci 2021/2022.

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 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 2021/2022.

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa opłaty manewrowej [zł/km przejazdu]
1	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem trakcji elektrycznej	3,57
2	Pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych z wykorzystaniem innego rodzaju trakcji	3,35

## 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 PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 2) aplikant będący przewoźnikiem 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.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej.

### 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;
- 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 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.**

#### **7. Sposób ustalania opłat za udostępnianie przewoźnikom kolejowym nośników informacji w celu publikacji dodatkowych informacji handlowych przewoźników:**

- 1) miesięczna stawka za udostępnienie powierzchni nośników informacji PLK:  
**16,23 zł/1 m<sup>2</sup>**;
- 2) miesięczna stawka za udostępnienie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika: **14,02 zł/1 m<sup>2</sup>**.