



PREZES
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Wiesław Jarosiewicz

DECYZJA Nr TRM4-9110-21/07

Działając na podstawie art. 33 ust. 8 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4 i art. 33 ust. 10 i 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) w związku z wystąpieniem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie przy piśmie Nr IUS 3s-3610/15-1/07 z dnia 21 czerwca 2007 r.

zatwierdzam

stawki jednostkowe opłaty podstawowej i wskaźniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz stawki opłat dodatkowych za udostępnianie linii kolejowych własności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie przewoźnikom kolejowym na rozkład jazdy pociągów 2007/2008, wyszczególnione w załączniku Nr 1 do decyzji, pod względem zgodności z zasadami określonymi w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94)

oraz

odmawiam zatwierdzenia

stawek opłat dodatkowych określonych w poz. 5, 8 ppkt 2) a), b), c), 9, 10, 11, 13, 14 zawartych w przesłanym przy piśmie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie dokumencie: „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie obowiązujący od 9 grudnia 2007 r.”.

Uzasadnienie

W związku z wystąpieniem zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie pismem Nr IUS 3s-3610/15-1/07 z dnia 21 czerwca

2007 r. w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego: „Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie obowiązującego od 9 grudnia 2007 r.”, nie stwierdzono niezgodności kalkulacji proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej, wskaźników zwiększających stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz stawek opłat dodatkowych, wyszczególnionych w załączniku Nr 1 do decyzji, z zasadami określonymi w przepisach art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94). Stwierdzono natomiast, że stawki opłaty dodatkowej wyszczególnione w poz. 5, 8 ppkt 2) a), b), c), 9, 10, 11, 13, 14 części B dokumentu „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie obowiązujący od 9 grudnia 2007 r.” przesłanego przy ww. piśmie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, nie mogą być stosowane z powodu ustalenia ich w wielkości i zakresie zgodnym z zatwierdzoną decyzją Prezesa UTK Nr TRM1-9110/14/07 z dnia 5 marca 2007 r., a więc nie mogą być ponownie objęte decyzją.

Mając na względzie powyższe, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję jak w sentencji.

Załączniki:

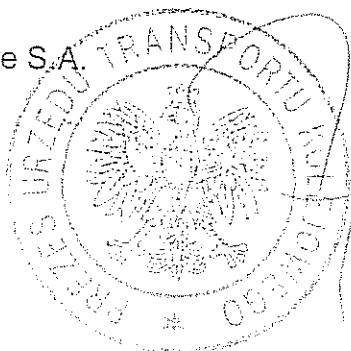
- Nr 1 - A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za udostępnianie linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- B. Wskaźniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej;
 - C. Ceny i mierniki opłat dodatkowych.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 14 ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94).

Otrzymuje:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa



WICEPREZES
Mirosław Antonowicz

za zgodność
[Signature]

A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za udostępnianie linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [zł/pocmk]

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

Tablica 1.1. Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów pasażerskich dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
$M \leq 60$	2,10	2,52	3,52	4,62	10,71
$60 < M \leq 150$	2,13	2,56	3,58	4,69	10,80
$150 < M \leq 300$	2,21	2,68	3,76	4,90	11,09
$M > 300$	2,48	3,29	5,06	6,79	14,81

Tablica 1.2. Pociągi towarowe oprócz pociągów towarowych w przewozach intermodalnych

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
$M \leq 500$	8,75	11,06	13,51	17,09	26,21
$500 < M \leq 1100$	11,89	14,27	16,76	20,36	29,51
$1100 < M \leq 1500$	12,58	14,99	17,48	21,09	30,24
$1500 < M \leq 2100$	13,74	16,18	18,68	22,30	31,46
$2100 < M \leq 3000$	14,52	16,97	19,49	23,11	32,28
$M > 3000$	15,73	18,22	20,75	24,38	33,56

Tablica 1.3. Pociągi towarowe w przewozach intermodalnych

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
$M \leq 1100$	3,96	4,05	4,09	4,12	4,15
$1100 < M \leq 1500$	4,65	4,76	4,81	4,84	4,88
$M > 1500$	5,81	5,95	6,01	6,05	6,11

Tablica 1.4. Pojazdy kolejowe luzem

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
$M \leq 100$	2,12	2,50	3,40	4,40	9,91
$100 < M \leq 200$	2,60	2,99	3,91	4,91	10,43
$M > 200$	3,34	3,74	4,67	5,68	11,21

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

Tablica 2.1. Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów pasażerskich dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
$M \leq 60$	2,69	3,17	4,22	5,60	11,76
$60 < M \leq 150$	2,71	3,21	4,28	5,67	11,86
$150 < M \leq 300$	2,80	3,33	4,45	5,88	12,15
$M > 300$	3,07	3,94	5,76	7,77	15,87

Tablica 2.2. Pociągi towarowe oprócz pociągów towarowych w przewozach intermodalnych

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
$M \leq 500$	9,39	11,77	14,32	18,17	27,29
$500 < M \leq 1100$	12,53	14,99	17,57	21,45	30,60
$1100 < M \leq 1500$	13,22	15,70	18,29	22,17	31,33
$1500 < M \leq 2100$	14,38	16,89	19,49	23,38	32,55
$2100 < M \leq 3000$	15,16	17,69	20,29	24,19	33,36
$M > 3000$	16,38	18,94	21,55	25,46	34,64

Tablica 2.3. Pociągi towarowe w przewozach intermodalnych

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
$M \leq 1100$	3,96	4,05	4,09	4,12	4,15
$1100 < M \leq 1500$	4,65	4,76	4,81	4,84	4,88
$M > 1500$	5,81	5,95	6,01	6,05	6,11

Tablica 2.4. Pojazdy kolejowe luzem

Masa całkowita brutto M [t]	Dopuszczalna prędkość techniczna pociągów towarowych dla odcinka linii kolejowej V_{max} [km/h]:				
	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
$M \leq 100$	2,76	3,21	4,18	5,48	11,09
$100 < M \leq 200$	3,25	3,71	4,68	5,99	11,60
$M > 200$	3,99	4,46	5,44	6,76	12,38

- M - rozkładowa całkowita masa brutto pociągu obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu zaplanowanych w przydzielonej trasie na poszczególnych jej odcinkach
- V_{max} - dopuszczalna prędkość techniczna na odcinku linii kolejowej (dla pociągów pasażerskich lub towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych wyznaczona jako średnia ważona

B. Wskaźniki i zasady zwiększania stawek jednostkowych opłaty podstawowej

Lp.	Zasady zwiększenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej	Wskaźnik zwiększający stawkę jednostkową
1	Przewóz z przekroczoną skrajnią powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze polegające na wstrzymaniu ruchu lub zmniejszeniu prędkości do 10 km/h	2,0
2	Przewóz wywołujący zwiększenie nacisków osi i liniowych powyżej dopuszczalnych	1,2
3	Przejazd z prędkością mniejszą, niż dopuszczalna prędkość techniczna określona dla danego rodzaju pociągów w wyniku zestawienia pociągu z grup wagonów, pojedynczych wagonów, lokomotyw, maszyn torowych itp. powodujących ograniczenie prędkości przejazdu	1,2

C. Ceny i mierniki dla opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Cena/miernik	Zakres usług
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo dla: a) pojazdów kolejowych luzem b) szynobusów	a) 2,12 zł/km przejazdu b) 2,10 zł/km przejazdu	Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy do/z punktów z urządzeniami zaopatrzenia w paliwo. Odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym: a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa b) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich	a) 4,37 zł/wagon c) 2,10 zł/km przejazdu	Oplatę pobiera się za każdy wjeżdżający na tę stację wagon Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy do/z torów postojowych dla pociągów pasażerskich oraz punktów utrzymania pojazdów trakcyjnych (odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego)
3	Dostęp do terminali towarowych dla: a) pojazdów kolejowych luzem b) pociągów lub składów manewrowych	a) 2,12 zł/km przejazdu b) 8,75 zł/km przejazdu	Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy do/z punktu ładunkowego, bocznic, lokomotywni, myjni itp. (odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego)
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	9,99 zł/ rozrządony wagon	Oplatę pobiera się za dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górkę rozrządowe. Oplata obejmuje postój wagonów na wszystkich grupach torów oraz formowanie pociągów na tych stacjach
5	Korzystanie z torów postojowych	1,80 zł/godz./tor	Postój taboru kolejowego na wszystkich torach zarządcy. Usługa nie dotyczy postoju taboru kolejowego wynikającego z przyczyn leżących po stronie zarządcy. Jeżeli postój jest krótszy od 2 godzin, opłaty nie nalicza się
6	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym: 1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną: a) bez przekroczonej skrajni i dla kontenerów przekraczających skrajnię ładunkową b) z przekroczoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującego wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub z przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym	a) 100 zł b) 400 zł	Opracowanie warunków technicznych niezbędnych przy realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną. W przypadku opracowywania warunków przejazdu przesyłki nadzwyczajnej o różnych parametrach ograniczeń pobiera się jedną najwyższą opłatę. Oplatę pobiera się za każde rozpatrzone zawiadomienie i wydaną decyzję

Lp.	Nazwa usługi	Cena/miernik	Zakres usług
	c) z przekroczoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze	c) 1 000 zł	
7	Udostępnienie Regulaminu*) oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	77,87 zł	Opłatę pobiera się za wydawnictwo książkowe z CD i mapą

*) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2007/2008