



Zarząd  
00-848 Warszawa  
ul. Żelazna 59A  
tel.: +48 (0) 22 47-45-500  
fax.: +48 (0) 22 47-42-581  
e-mail: sekretariat@intercity.pl

BSS3-070-25/2013

Warszawa, 28 marca 2013 r.

Szanowny Pan  
Prezes Krzysztof Dyl

Urząd Transportu Kolejowego  
ul. Chałubińskiego 4  
00-928 Warszawa

*Szanowny Panie Prezesie,*

Po zapoznaniu się z projektem *Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 15 grudnia 2013 r.* (dalej: „Cennik”) wraz z wykazem linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej, PKP Intercity S.A. (dalej: „IC SA”) przedstawia stanowisko do ww. projektu.

I. Projektowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

- Zaprojektowane zmiany w metodyce kalkulacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej poprzez wprowadzenie dla pociągów pasażerskich 112 przedziałów mas o jednakowej rozpiętości 10ton nie przyczynią się, wbrew założeniom zarządcy infrastruktury, do optymalizacji i uelastycznia systemu opłat za korzystanie z linii kolejowych. Powodem jest przede wszystkim to, iż nadal utrzymana została nieliniowa, a skokowa zależność wysokości opłaty od całkowitej masy brutto pociągu.

Największe zmiany stawek zauważalne są przy zmianie przedziałów wagowych zbliżonych do obecnie obowiązujących. Stawka środkowego przedziału wagowego (60 t, 150 t, 300 t itd.) jest średnią arytmetyczną stawek zewnętrznych. Różnice stawek w zewnętrznych kategoriach wagowych (pomiędzy 50 i 70 ton, 290 i 300 ton itd.) przedstawiono w tabeli poniżej.

% Zmiany w przedziale						
	50-70 ton	140-160 ton	290-310 ton	440-460 ton	590-610 ton	1090-1110 i więcej
Kat. Linii 1	10,7%	14,0%	19,5%	17,8%	34,5%	36,7%
Kat. Linii 2	7,9%	11,3%	15,2%	15,1%	11,4%	18,2%
Kat. Linii 3	4,1%	9,2%	13,9%	14,3%	8,1%	15,4%
Kat. Linii 4	9,2%	12,2%	18,5%	15,1%	32,7%	29,6%
Kat. Linii 5	10,5%	16,5%	23,4%	18,8%	34,0%	9,8%

Niezrozumiała jest również zależność pomiędzy stawkami jednostkowymi dla różnych kategorii linii kolejowych. Zmiany, w przedziale wagowym do 590 ton, wahają się od 22% do 34%. W przedziale wagowym od 601 ton do 800 ton zmiana stawki pomiędzy III a IV kat. linii wynosi nawet 62%, podczas gdy zmiana pomiędzy I a II kat. linii wynosi od 4% do 21%. Należy także zwrócić uwagę, że zmiany stawek pomiędzy II a I kategorią linii kolejowych w przedziale od 610 t i wyżej **wzrastają** o 1% wraz ze wzrostem kategorii wagowej (4%, 5%, 6% itd.), natomiast przy zmianie kategorii linii kolejowych z III na IV **maleją** o 1% (61%, 59%, 58% itd.). Zmiany stawek z III na IV kategorię linii oraz z IV na V kategorię mają zaś charakter względnie stały (21% i 30%) (porównanie zmian przedstawiono w poniższej tabeli).

Kategoria linii kolejowej	1	2	3	4	5
320 t	0,00	23%	25%	34%	32%
400 t	0,00	24%	25%	33%	29%
420 t	0,00	25%	25%	33%	29%
430 t	0,00	25%	25%	33%	28%
610 t	0,00	4%	21%	62%	30%
620 t	0,00	5%	21%	61%	30%
630 t	0,00	6%	21%	59%	30%
640 t	0,00	7%	21%	58%	30%
650 t	0,00	8%	21%	57%	30%
660 t	0,00	9%	21%	55%	30%
670 t	0,00	9%	21%	54%	30%
680 t	0,00	10%	21%	53%	30%
690 t	0,00	11%	21%	51%	30%
700 t	0,00	12%	21%	50%	30%

- Zmiana stawek jednostkowych opłat w projekcie Cennika 2013/2014 sprawia wrażenie zmian losowych, bez wyraźnych prawidłowości. W przypadku IC SA, najbardziej odczuwalne będą wzrosty stawek dla przedziałów wagowych odpowiadających zestawieniom:
  - (1) 4-wagonowym – wzrost o 5,8%-8,5%;
  - (2) 7-wagonowym – wzrost o 4,6% - 5,1%;
  - (3) 10-wagonowym – wzrost o 3,9% - 4,4%.

- Po przeanalizowaniu wybranych tras pociągów, należy stwierdzić, że **zmiana opłat za dostęp do linii kolejowych dla pociągów IC SA jest różna w zależności od trasy, którą dany pociąg realizuje.** Zasadniczo, wzrost opłat istotnie przekracza, wskazywany przez PLK, stopień wzrostu średniej stawki sieciowej, który wg zarządcy wynosi 3,7% w stosunku do poziomu stawki obecnie obowiązującej (11,21 zł).

**Szacunkowy % wzrostu opłaty za dostęp do linii kolejowych wg projektowanego Cennika sięga nawet 25%, a dla konkretnych tras przedstawia się następująco:**

- (1) Warszawa Kraków (CMK) => 6%,
- (2) Kraków - Zakopane => 5%,
- (3) Kraków – Wrocław => 5%,
- (4) Warszawa – Katowice (CMK) => 8%,
- (5) Warszawa – Gdynia => 25%,
- (6) Gdynia – Kołobrzeg => 5,6%,
- (7) Warszawa – Łódź => 5,4%,
- (8) Poznań - Wrocław => 5%
- (9) Katowice – Wrocław => 5%,
- (10) Poznań – Szczecin => 10%.

- Biorąc pod uwagę fakt, iż *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp* na rok 2013/2014 (dalej: „Regulamin”), podobnie jak i obecnie obowiązujący Regulamin, przewiduje naliczanie opłat wg zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, jak również uwzględniając projektowaną konstrukcję Cennika ze 112 przedziałami wagowymi dla pociągów pasażerskich o jednakowej rozpiętości 10 t, przewoźnik, składając wnioski o przydział tras pociągów w ramach rocznego rj, powinien zaplanować zestawienia pociągów z precyzją, do 10 t (1 wagon waży ok. 46 t).

Zadanie to, z uwagi na liczne zmiany rozkładu jazdy, które wprowadzane są z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury (10 tys. zmian rj w ciągu ostatnich 6 miesięcy dla pociągów IC SA), a które w istotny sposób wpływają na finalne potoki pasażerów, czyni je wręcz niewykonalnym. Planowanie powinno opierać się na racjonalnych założeniach, w przeciwnym razie będzie ono obarczone nieakceptowalnym poziomem ryzyka. Stąd przewoźnik pasażerski zmuszony będzie wybrać jedną z dwóch opcji:

- (1) **zamówić trasy pociągu w ramach rocznego rj z przewymiarowanym zestawieniem (zawyżona masa pociągu; dodatkowy 1 wagon – 46 t oznacza „przeskok” w cenniku o 4 pozycje i podwyższenie opłaty za 1 km zamawianej trasy pociągu, w zależności od kategorii linii kolejowej i zakresu ciężaru brutto pociągu, od 0,03zł do nawet 5,84 zł) skutkującym dodatkowymi, nieuzasadnionymi kosztami po stronie przewoźnika,**
- (2) **zamówić trasy pociągu w ramach rocznego rj z niedowymiarowanym zestawieniem, a następnie przed uruchomieniem pociągu dokonywać zmiany**

parametrów pociągu, zgodnie z procedurą przewidzianą w Regulaminie (§ 16 ust. 15), skutkującym dodatkowymi kosztami po stronie przewoźnika za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rj (0,34 zł/pocmk) oraz wiążącym się z ryzykiem odmowy wnioskowanej zmiany z powodu wolnej zdolności przepustowej.

Przy czym, żadna z nich nie jest rozwiązaniem korzystnym i uzasadnionym biznesowo dla przewoźnika. Ponadto przyjęcie opcji (2) wiązać się może z problemami organizacyjnymi po stronie zarządcy infrastruktury z uwagi na znaczny wzrost liczby wniosków o dokonanie zmian w przydzielonych trasach pociągów.

- Projektowana konstrukcja cennika, w powiązaniu z zapisami Regulaminu na rjp 2013/2014, zgodnie z którym przyjmuje się umowną masę lokomotywy równą 100 ton, oznacza że **przewoźnik zmuszony będzie do poniesienia dodatkowego, nieuzasadnionego kosztu za każde 20t zamawianej trasy pociągu.** (Np. Masa lokomotyw użytkowanych przez ICSA wynosi 80 - 86 ton, w związku z czym masa lokomotywy powinna być przyjmowana, po zaokrągleniu w dół, jako 80 ton).

## II. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

- Nie znajduje uzasadnienia podwyższenie stawki za dostęp i korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa o blisko 62% w stosunku do obecnie obowiązującego Cennika (z 6,56 na 10,61 zł za każdy wjeżdżający na te stację wagon), w sytuacji gdy obsługę tej stacji w całości prowadzi PKP Intercity, ponosząc koszty zatrudnienia pracowników eksploatacyjno – ruchowych (łącznie 38 osób). Na stacji Gdynia Postojowa PKP PLK od dawna nie prowadziła żadnych prac remontowych, stąd jej stan techniczny jest niezadowalający i tym samym podważający zasadność tak znacznej podwyżki.

W świetle powyższego, wnosimy o niezatwierdzanie przedmiotowego projektu cennika przedstawionego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., chyba że Zarządca infrastruktury dokona w trybie pilnym – niezbędnych zmian w Regulaminie, skorelowanych z projektowanym Cennikiem.

Podkreślić bowiem należy, że konstrukcja Cennika ze 112 przedziałami wagowymi dla pociągów pasażerskich o jednakowej rozpiętości 10 t może znaleźć uzasadnienie wyłącznie wtedy, gdy opłaty za dostęp do linii kolejowych będą naliczane wg zrealizowanej pracy eksploatacyjnej.

Mając na względzie efektywne wykorzystanie potencjału przewozu, PKP Intercity proponuje – uwzględniając obecny stan prawny - wprowadzenie zmian do Regulaminu, które pozwolą stworzyć spójny mechanizm korzystania z infrastruktury kolejowej i pobierania opłat z tego tytułu, co konsekwencji umożliwi też optymalizację i uelastycznienie systemu opłat za dostępowych.

Proponowane zmiany polegałyby na:

- (a) dodaniu w § 16 ust. 7 Regulaminu zdania w brzmieniu: „ W składanych wnioskach wskazuje się planowaną masę brutto pociągu, która może być obniżona lub podwyższona o 100t . ”;

**Alternatywnie:**

I. Zmiana § 16 ust. 15 Regulaminu poprzez nadanie następującego brzmienia: „15. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zmniejszoną albo zwiększoną masą brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 2%), obowiązują następujące zasady postępowania:

- 1) zmiana ww. parametrów pociągu możliwa jest tylko po uprzednim złożeniu zamówienia za pomocą Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”;
- 2) zmiana parametrów pociągu powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 3) zmiana nie powodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie a przewoźnik niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy uwzględniające dokonane zmiany parametrów;
- 4) w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej;
- 5) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zmienionej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju rozkładu jazdy pociągów, w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu (RRJ lub IRJ).

W przypadku pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne lub/i TWR, zmianę parametrów pociągu dopuszcza się tylko w zakresie pojazdu trakcyjnego.”

II. W konsekwencji powyższej zmiany Regulaminu należałoby dokonać także zmiany w projekcie Cennika poprzez wprowadzenie nowej opłaty za dokonanie zmiany parametrów pociągu, o której mowa w § 16 ust. 15 Regulaminu, której wysokość powinna stanowić 50% opłaty przewidzianej za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy, tj. 0,17 zł/pocmk.

- (b) skreśleniu w § 26 ust. 2 Regulaminu ostatniego zdania: „Przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się, że 1 lokomotywa czynna ma masę 100t.”.

Do wiadomości:

1/ Zarząd PKP S.A.

2/ Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PREZES ZARZĄDU

Janusz Malinowski

PROKURENT  
Dyrektor Techniczny

Krzysztof Kolodziejski

