

2013 -04- 15

Wpłynęło nr.....
Realizuje.....

Warszawa, dnia 09 kwietnia 2013 r.

MKP-636-86-2012

DRRK
12-04-2013

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Wpłynęło
2013 -04- 12
14482

Realizuje.....

Juchaczko
15.04.2013

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
BIURO PREZESA

2013 -04- 15

Realizuje.....

Pan
Krzysztof Dyl
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

** Szanowny Panie Prezese,*

DEPARTAMENT REGULACJI
RYNKU KOLEJOWEGO

16. 04. 2013

Wpłynęło nr.....
Realizuje.....

2013-04-16

KKL

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. nawiązując do nowo opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu „Cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.”, przedstawionego w dniu 22 marca 2013 r. podczas jedenastego spotkania powołanego przez Urząd Transportu Kolejowego Zespołu ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, zwraca się z prośbą do Pana Prezesa o rozpatrzenie przedstawionych poniżej argumentów i odrzucenie projektu Cennika przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do zatwierdzenia.

Przekonani o słuszności przedstawionego stanowiska, pragniemy zwrócić uwagę na poczynione przez nas porównanie zmian kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, mogących wystąpić po zatwierdzeniu przez Pana Prezesa przedmiotowego projektu Cennika i jego ostatecznej publikacji przez zarządcę krajowej infrastruktury kolejowej.

Zmiany te będą stanowić, w naszej opinii niczym nieuzasadnione, wzrosty kosztów po stronie najważniejszych składowych stanowiących opłatę za dostęp do infrastruktury, do których w przypadku kolejowego przewoźnika osób zaliczyć należy dostęp do infrastruktury torowej oraz dostęp do krawędzi peronowych.

Wprowadzona co prawda przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w obecnym projekcie cennika, rezygnacja z dotychczas stosowanych, na sztywno określonych przedziałów masowych składów pociągów, na rzecz stawek jednostkowych wyznaczanych za określoną masę brutto składu pociągu, przyjmowaną z dokładnością do 10 ton, stanowi istotne uelastycznienie Cennika pod kątem potrzeb przewozowych przewoźników kolejowych, pokrywające się tym samym częściowo z argumentacją podnoszoną w dotychczas kierowanych przez „Koleje Mazowieckie – KM” do Pana Prezesa interwencjach, jednak jak wynika ze wspomnianego już wcześniej, przeprowadzonego przez nas porównania zmian kosztów, zarządca krajowej infrastruktury kolejowej, mimo zastosowania pewnego rodzaju ustępstwa w kierunku oczekiwania przewoźników, w dalszym ciągu dąży do budzącego kontrowersje podnoszenia i tak już bardzo wygórowanych opłat za korzystanie z tej infrastruktury.

Niekorzystnym w tym zakresie uwarunkowaniem, jest również pozostawienie przez zarządcę infrastruktury zapisanych w opracowanym przez niego „Regulaminie przydzielania tras pociągów”, dotychczas

obowiązujących zasad rozliczania opłat za zamówioną, nie zaś rzeczywiście zrealizowaną trasę zamówionego pociągu. Wskazać należy, że rekomendowaną, w dotychczas kierowanych do Pana Prezesa przez „Koleje Mazowieckie – KM” wystąpieniach, zasadą naliczania opłat za dostęp do infrastruktury, było uzależnienie tych opłat od rzeczywistej masy brutto pociągu (poprzez przypisanie jednolitej stawki dla jednego brutto tonokilometra), a więc odejście od „sztywnych” przedziałów masowych, z tym jednak warunkiem, że rozliczenie zrealizowanych tras pociągów będzie się odbywało na podstawie rzeczywistej, zrealizowanej trasy pociągu o określonej masie brutto.

Pozostawienie w „Regulaminie przydzielania tras pociągów na rozkład jazdy pociągów edycji 2013/2014” dotychczas obowiązujących zasad rozliczania realizacji rozkładu jazdy pociągów, przy jednocześnie wprowadzonym podziale *cennika stawek jednostkowych* na przedziały masowe co 10 ton, świadczy na obecnym etapie o pewnej niespójności między tymi dokumentami. Tworzy jednocześnie dodatkowe bariery destabilizujące funkcjonowanie przewoźników kolejowych, wynikające chociażby z braku możliwości, przy tak ukształtowanym *Cenniku*, dokonania realizowanej w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy „wymiany środka trakcyjnego” w przypadku uruchomienia pociągu składem alternatywnym.

Dla posiadanego obecnie przez „Koleje Mazowieckie – KM” taboru, wymiana pojazdu serii EN57 na pojazd EN71 stanowić będzie przesunięcie w *cenniku* aż o 6 pozycji masowych. Podobnie, w przypadku wymiany pojazdu serii ER75 na pojazd EN76, prowadzi ona zmiany cennikowego przedziału masy brutto pociągu o 4 pozycje wzwyż.

Jak widać, pozostawienie nie zmienionych zasad rozliczania tras pociągów według złożonych zamówień, przy obecnie zaproponowanej formie *Cennika*, prowadzić będzie w konsekwencji do tego, że każda zmiana masy brutto uruchamianego pociągu będzie związana z koniecznością złożenia rezygnacji z zamówionej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, trasy pociągu (co wiąże się z obowiązkiem poniesienia opłaty rezerwacyjnej) oraz zamówienia nowej trasy przydzielonej na warunkach przewidzianych dla indywidualnego rozkładu jazdy (generujących dodatkowo, wyższe opłaty za dostęp do infrastruktury). W ten sposób, zarządca infrastruktury, niejako umyślnie, zabezpiecza sobie zwiększenie przychodów uzyskiwanych z tytułu wnoszonej przez przewoźników kolejowych podwójnej opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej dla tych samych pociągów.

W kontekście zaproponowanych zmian w *Cenniku*, odniesionych do zapisów zawartych w „Regulaminie przydzielania tras pociągów na rozkład jazdy pociągów edycji 2013/2014”, kontrowersje budzi również pozostawienie przez zarządcę infrastruktury zasady przyjmowania do całkowitej masy brutto pociągu, masy brutto czynnej lokomotywy „sztucznie” określonej jako wartość 100 ton.

Pamiętać należy, że rzeczywista masa lokomotywy zależy wyłącznie od jej typu i przeznaczenia. Masa brutto użytkowanych przez „Koleje Mazowieckie – KM”, ale również przez większość kolejowych przewoźników osób w Polsce, lokomotyw, kształtuje się w przedziale 80 ÷ 88 ton, w związku z czym, po zastosowaniu przyjętych dla *Cennika* założeń zaokrąglania masy do pełnych 10 ton w dół, masa lokomotywy powinna być przyjmowana jako 80 ton.

Reasumując, na obecnym etapie prac nad *Cennikiem* i „Regulaminem przydzielania tras pociągów na rozkład jazdy pociągów edycji 2013/2014” zarządca infrastruktury powinien przychylić się do podnoszonej już wielokrotnie przez „Koleje Mazowieckie – KM” argumentacji dotyczącej rozliczania mas pociągów według rzeczywistej masy brutto lokomotywy.

Pozostawienie dotychczas obowiązujących rozwiązań kłóci się z przyjętymi w *Cenniku*, 10 tonowymi przedziałami masowymi i w przypadku większości kolejowych przewoźników osób prowadzić będzie do narzuconego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nieuzasadnionego zawyżania kosztu dostępu do infrastruktury o 2 przedziały cennikowe masy brutto pociągu.

Jednocześnie takie traktowanie problemu lokomotyw może świadczyć o preferencyjnym podejściu do kolejowych przewoźników towarów, którzy do realizacji świadczonych przewozów wykorzystują głównie lokomotywy o masach przekraczających 120 ton, niejednokrotnie korzystając też z lokomotyw

wieloczołnowych, czy też prowadząc pociągi w ukrotnionej trakcji.

Wracając do omawianego porównania *Cennika stawek jednostkowych* dla rozkładu jazdy pociągów edycji 2012/2013 z projektem *Cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.* zauważyć należy, że:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mimo zapowiadanego, zdaniem zarządcy infrastruktury nieznacznego wzrostu stawek jednostkowych, kształtującego się na średnim poziomie ok. 3,7% (a więc i tak przekraczającym poziom przewidywanej przez Narodowy Bank Polski inflacji na 2014 rok, wynoszącej co najwyżej 1,5%), w rzeczywistości podnosząc jednostkowe stawki składowe, stanowiące opłatę za dostęp do infrastruktury kolejowej, w zakresie mas brutto najczęściej uruchamianych przez „Koleje Mazowieckie – KM” pociągów generuje wzrost opłat na poziomie kształtującym się w przedziale od 3,39% do 28,87%. Reasumując, zmiana cen za dostęp do samej tylko infrastruktury torowej dla Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” kształtuje się na średnim poziomie ok. 10,07%, a więc niemal dziewięciokrotnie przewyższającym prognozowany poziom inflacji i prawie trzykrotnie przekraczającym poziom oszacowanego przez zarządcę infrastruktury wzrostu cen. Problem ten zobrazowany został w zamieszczonych poniżej symulacjach kosztów najczęściej trasowanych pociągów pasażerskich.

Lp.	Relacja pociągu	Masa brutto składu [t]	Szacowana stawka dostępu do infrastruktury w rozkładzie jazdy 2012/2013	Szacowana stawka dostępu do infrastruktury dla rozkładu jazdy 2013/2014	Prognozowana zmiana wartości [%]
1	Warszawa Wschodnia – Grodzisk Mazowiecki	276	218,36	234,92	7,59
2	Warszawa Wschodnia - Żyrardów	276	290,13	329,40	13,53
3	Warszawa Wschodnia - Skierniewice	276	413,11	487,77	18,07
4	Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów	276	95,83	103,10	7,59
5	Warszawa Zachodnia – Mińsk Mazowiecki	276	412,80	428,74	3,86
6	Warszawa Zachodnia - Mrozy	276	566,93	592,09	4,44
7	Warszawa Zachodnia - Siedlce	276	856,68	899,19	4,96
8	Warszawa Wschodnia - Błonie	272	297,02	309,43	4,18
9	Warszawa Wschodnia - Sochaczew	272	585,11	604,96	3,39
10	Warszawa Wschodnia - Łowicz	272	858,47	887,78	3,41
11	Warszawa Zachodnia - Otwock	276	198,01	213,02	7,59
12	Warszawa Zachodnia - Piława	276	368,88	396,86	7,59
13	Warszawa Zachodnia - Dęblin	276	788,62	841,72	6,73
14	Warszawa Wschodnia – Czachówek Południowy	276	235,56	265,35	12,65
15	Warszawa Wschodnia - Warka	276	364,27	403,82	10,86
16	Warszawa Wschodnia - Radom	276	664,66	727,00	9,38
17	Warszawa Wschodnia – Skarżysko Kamienna	276	926,28	1008,46	8,87
18	Warszawa Zachodnia - Modlin	166	379,06	443,14	16,91
19	Warszawa Zachodnia - Nasielsk	166	515,78	626,72	21,51
20	Warszawa Zachodnia - Ciechanów	166	760,65	955,37	25,60
21	Warszawa Zachodnia – Działdowo	166	1084,73	1390,31	28,17
22	Warszawa Zachodnia - Nasielsk	332	472,10	554,86	17,53
23	Warszawa Zachodnia - Ciechanów	332	946,75	1194,98	26,22
24	Warszawa Zachodnia – Działdowo	332	1349,59	1739,28	28,87
25	Radom – Drzewica	138	234,51	239,88	2,29
26	Radom – Przysucha	138	166,86	170,68	2,29
27	Radom - Dęblin	138	372,95	390,80	4,79
28	Siedlce - Czeremcha	82	255,17	311,08	21,91
29	Thuszcz - Legionowo	41	132,05	148,73	12,64
30	Thuszcz - Sierpc	41	608,49	714,56	17,43
31	Nasielsk – Sierpc	41	246,61	256,82	4,14
32	Sierpc - Kutno	41	310,91	318,76	2,52
33	Warszawa Wileńska - Thuszcz	276	216,66	194,69	-10,14
34	Warszawa Wileńska - Łochów	276	322,38	308,22	-4,39
35	Warszawa Wileńska - Małkinia	276	488,77	486,40	-0,49

2. Analizując przedstawioną powyżej symulację kosztów dostępu do poszczególnych linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz zgłoszony do zatwierdzenia przez Pana Prezesa projekt *Cennika stawek jednostkowych*, odnosi się wrażenie, że zmiana stawek jednostkowych oraz kategorii linii kolejowych ma charakter losowy, nie przedstawiający w żaden sposób merytorycznego uzasadnienia.

Zarządca infrastruktury odstępując od sztywno określonych przedziałów masowych $M \leq 60$ ton, $60 < M \leq 150$ ton, $150 < M \leq 300$ ton oraz $300 < M \leq 450$ ton, wprowadza wraz z nowym *cennikiem* 112 przedziałów masowych o jednakowej rozpiętości co 10 ton, przy czym masa pociągu jest zaokrąglana do pełnych 10 ton w dół. Pomimo tak przyjętego rozwiązania, koszt uruchomienia pociągu o masie 40 ton (pozycje 29 ÷ 32) wyliczony według przedłożonego projektu *cennika* wzrasta średnio o blisko 10% względem kosztu dotychczasowego, wyliczanego dla pociągu o masie 60 ton.

Tego typu spostrzeżenia dotyczą również pozostałych wariantów uruchamianych przez „Koleje Mazowieckie – KM” pociągów: o masie 270 ton (pozycje 1 ÷ 17), których koszt wzrasta średnio o około 10% względem kosztu dotychczasowego, wyliczanego dla pociągu o masie 300 ton, czy też o masie 160 ton (pozycje 18 ÷ 21), których koszt wzrasta średnio o około 21,5% względem kosztu dotychczasowego, wyliczanego dla pociągu o masie 300 ton.

Świadczyć to może o „ręcznym” ustawianiu przez zarządcę infrastruktury stawek jednostkowych w tych przedziałach masowych, które zapewnią jak najwyższe przychody z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej określonym przewoźnikom kolejowym.

W ten sposób zaprzepaszczona została, podjęta przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. próba optymalizacji nowego *Cennika*. Zmiany stawek jednostkowych, nawet w obrębie jednej kategorii linii kolejowej są realizowane w sposób dalece odbiegający od przejrzystości. W dalszym ciągu obserwowane jest występowanie nieliniowych, wręcz skokowych zmian stawek za pociągokilometr, uzależnionych wyłącznie od masy brutto pociągu. Wzrost tych stawek pokrywa się z dotychczas obowiązującymi, sztywno określonymi przedziałami masowymi. Założone w projekcie *Cennika*, 10 tonowe wyznaczniki stawek, stanowią wyłącznie uzupełnienie przedziałów masowych $M \leq 60$ ton, $60 < M \leq 150$ ton, $150 < M \leq 300$ ton oraz $300 < M \leq 450$ ton itd.. Właściwość tą można zaobserwować chociażby na podstawie analizy pierwszych 15 wyznaczników (od 0 do 150 ton), w obrębie których stawka w zakresie 10 ÷ 50 ton zmienia się w każdej z kategorii linii kolejowych średnio o 0,01 zł, by w obrębie dwóch kolejnych wyznaczników (60 i 70 ton) wzrosnąć dwukrotnie o ok. 0,26 zł.

3. Na uwagę w tym miejscu zasługuje zastosowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. koncepcja spadku cen dostępu do infrastruktury torowej linii nr 6 (pozycje 33 ÷ 35), co znajduje uzasadnienie, szczególnie w odniesieniu do planowanych przez zarządcę infrastruktury prac modernizacyjnych, które mają być realizowane w 2014 roku. Spadek cen dostępu do tej linii, wynoszący średnio ok. – 4,4%, świadczyć może o obraniu po części właściwego kierunku kształtowania cen dostępu do infrastruktury przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zakładającego w pewnym sensie rekompensowanie w ten sposób utrudnień w wykonywaniu przewozów, z jakimi „Koleje Mazowieckie – KM” spotkają się wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, edycji 2013/2014.

W tym jednak kontekście kontrowersyjne jest utrzymanie tendencji wzrostowej opłat za dostęp do infrastruktury torowej linii nr 8 (pozycje 14 ÷ 17), kształtującej się na średnim poziomie + 9,38%. Pamiętać należy, że również ta linia, doprowadzona wieloletnimi zaniechaniami w utrzymaniu do niemal agonálního stanu, na odcinku Warszawa Okęcie – Warka została objęta planami modernizacyjnymi, które według założeń zarządcy infrastruktury mają być realizowane w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów edycji 2013/2014. Jak się wydaje, jedynym właściwym ze strony PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwiązaniem byłoby wprowadzenie upustów cenowych również i na tej linii. Zaproponowane obecnie, takie zróżnicowanie stawek dostępu na dwóch

równoważnych sobie liniach kolejowych, może jednoznacznie świadczyć o „ręcznym naciąganiu” wyników kalkulacji Cennika w sposób zapewniający zabezpieczenie jak najwyższych przychodów dla zarządcy infrastruktury.

4. Zamykając sprawę *Cennika stawek jednostkowych* dostępu do linii kolejowych, należy przypomnieć, że poprzednia zmiana cen, zrealizowana *cennikiem* dla rozkładu jazdy pociągów edycji 2012/2013, wprowadziła średnio 19,98% wzrostu stawek dostępu do linii kolejowych o znaczeniu lokalnym, mających istotny wpływ dla kształtowania zrównoważonego rozwoju całego obszaru województwa mazowieckiego. Wprowadzone zostały wówczas wzrosty kosztów wykupu tras dla pociągów realizujących przejazdy po liniach nr 10, 26, 27, 31 i 33 wynoszące odpowiednio:

- 1) 14,60% dla linii nr 10 Tłuszcz – Legionowo;
- 2) 38,41% dla linii nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc;
- 3) 20,25% dla linii nr 26 na odcinku Radom – Dęblin;
- 4) 13,44% dla linii nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha;
- 5) 13,49% dla linii nr 33 na odcinku Kutno – Sierpc.

W ramach opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu *Cennika* zaplanowane zostały kolejne znaczące wzrosty cen, których zakres waha się w granicach od 2,29 ÷ 21,91%. Zostało to przedstawione w poniższej tabeli.

Lp.	Relacja pociągu	Masa brutto składu [t]	Szacowana stawka dostępu do infrastruktury w rozkładzie jazdy 2012/2013	Szacowana stawka dostępu do infrastruktury dla rozkładu jazdy 2013/2014	Prognozowana zmiana wartości [%]
1	Radom – Drzewica	138	234,51	239,88	2,29
2	Radom – Przysucha	138	166,86	170,68	2,29
3	Radom – Dęblin	138	372,95	390,80	4,79
4	Siedlce – Czeremcha	82	255,17	311,08	21,91
5	Tłuszcz – Legionowo	41	132,05	148,73	12,64
6	Tłuszcz – Sierpc	41	608,49	714,56	17,43
7	Nasielsk – Sierpc	41	246,61	256,82	4,14
8	Sierpc – Kutno	41	310,91	318,76	2,52

Wprowadzenie tego typu podwyżek i dopuszczenie do ich kumulacji w ciągu dwóch kolejnych lat (2013 ÷ 2014) nie znajduje żadnego uzasadnienia technicznego ani ekonomicznego, popartego choćby koniecznością zwiększenia obsady posterunków ruchu wzdłuż tych linii, gdyż rozkład jazdy pociągów na tych liniach, od wielu już lat, realizowany jest w niezmienionej formie.

Jednocześnie, z uwagi na niską frekwencję podróży, nieustanne podnoszenie stawek dostępu do infrastruktury stwarza istotne zagrożenie co do zasadności utrzymywania niektórych połączeń kolejowych realizowanych obecnie przez „Koleje Mazowieckie – KM”, a przy tym skutecznie uniemożliwia jakąkolwiek rywalizację z transportem drogowym. Finalnie, utrzymanie tego kształtu polityki cenowej w ramach opłat za dostęp do linii kolejowych o znaczeniu lokalnym, doprowadzić może do całkowitego zawieszenia przewozów wykonywanych na co niektórych liniach.

5. Dalece niezrozumiałe jest powiązanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzenia kategoryzacji poszczególnych punktów handlowych (stacji i przystanków osobowych) z jednoczesnym podniesieniem tzw. opłaty peronowej i jej uniezależnieniem od czasu zatrzymania pociągu. Wprowadzone w ten sposób zmiany, stojące w zupełnej sprzeczności z rekomendacjami przewoźników osób, będą generowały poważne konsekwencje kosztowe dla przewoźników uruchamiających pociągi pasażerskie. Obrazują jednocześnie szczególnie dyskryminujące podejście do przewoźników uruchamiających pociągi wojewódzkie (osobowe), które ze względu na zatrzymywanie się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych będą generowały koszty dostępu do peronów wyższe, niż pociągi przewoźników uruchamiających wyłącznie pociągi międzywojewódzkie i kwalifikowane,

zatrzymujące się na większych stacjach i na dłuższy czas postoju.

Biorąc pod uwagę powyższe, nie można się oprzeć wrażeniu, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako spółka z Grupy PKP stara się traktować, w pewien sposób preferencyjnie, jednego z przewoźników osób, wywodzącego się z tej samej grupy kapitałowej.

Dodać należy, że podniesienie stawek za korzystanie z krawędzi peronowych jest decyzją bardzo krzywdzącą i może prowadzić do sytuacji, w których przewoźnicy osób podejmą decyzję o rezygnacji z zatrzymań pociągów na przystankach, na których frekwencja podróżnych jest niewielka. W efekcie będzie się to wiązało z istotnym ograniczeniem dostępności podróżnych do transportu kolejowego.

Z wyliczeń dokonanych przez „Koleje Mazowieckie – KM” wynika, że prognozowany średni wzrost opłaty peronowej, przy tak ustanowionym *Cenniku*, wyniosłby około 46,7%, tj. niemal 2,26 mln zł, przy samym tylko założeniu że zatrzymania pociągów „Kolei Mazowieckich – KM” na każdej stacji i przystanku osobowym trwają 1 minutę. Uwzględniając to, że rozkładowe czasy zatrzymań pociągów na wielu przystankach osobowych wynoszą 30 sekund, rzeczywisty wzrost kosztu opłaty peronowej będzie jeszcze wyższy.

Tym samym, wartość tej podwyżki stanowi podstawę do złożenia stanowczego sprzeciwu dla planowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do przeprowadzenia w ten sposób, restrukturyzacji w zakresie udostępniania peronów kolejowym przewoźnikom osób.

W tym miejscu pragniemy zwrócić uwagę, że koncepcja nadania różnych kategorii poszczególnym peronom pasażerskim, uzależnionych bezpośrednio od zabudowanej na tych peronach infrastruktury towarzyszącej, została wstępnie zaakceptowana przez „Koleje Mazowieckie – KM”, jednak oczekiwanym do spełnienia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. warunkiem było zróżnicowanie kosztów dostępu do peronów w zależności od ich kategorii wg niżej przedstawionego klucza:

- 1) peron najwyższej, 3 kategorii – opłata za postój pociągu **stanowiąca „x” zł**,
- 2) peron średniej, 2 kategorii – opłata za postój pociągu **stanowiąca 75% wartości „x” zł**,
- 3) peron najniższej, 1 kategorii – opłata za postój pociągu **stanowiąca 50% wartości „x” zł**,

przy czym podstawowy koszt dostępu do peronu, opisany wyżej jako wartość „x”, do czasu przeprowadzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. generalnego remontu tej infrastruktury powinien zostać utrzymany na poziomie równoważnym z dotychczas obowiązującą wartością za 1 minutę zatrzymania pociągu, tj. **1,29 zł**.

Zarekomendowane przy tym zostało, aby zróżnicowanie kategorii peronów pod względem ich wyposażenia nie stanowiło o kolejności i jakości ich utrzymania przez zarządcę infrastruktury. W tym też kontekście przedstawione zostało oczekiwanie wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. co do zapewnienia jednolitych warunków utrzymania sprawności i czystości każdego zabudowanego przy liniach kolejowych peronu, zapewniającego bezpieczne korzystanie przez podróżnych również w warunkach zimowych.

Jednocześnie, dla ujednoczenia sposobu kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury „Koleje Mazowieckie – KM” zaproponowały, aby zarządca infrastruktury pochylił się nad koncepcję nadawania kategorii peronów w powiązaniu z kategoriami linii kolejowej, przy których są one zabudowane, co uzasadnione zostało realnym stanem infrastruktury torowej poszczególnych linii kolejowych, porównywalnym ze stanem zabudowanych przy tych liniach peronów.

Z opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *Cennika* wynika, że finalnie żadne z zaproponowanych przez „Koleje Mazowieckie – KM” rozwiązań nie zostało uwzględnione.

W efekcie, projekt *Cennika* wprowadza podział peronów na 6 kategorii, z zaszeregowaniem stawek nieadekwatnych do występujących w rzeczywistości parametrów technicznych udostępnianej infrastruktury. Jest to zobrazowane chociażby w kontekście nadania 3 kategorii peronów dla tego typu infrastruktury zabudowanej wzdłuż linii nr 6 i 8 (przedstawionego w zamieszczonych poniżej porównaniach kosztu dostępu do peronów w rozkładzie jazdy edycji 2012/2013 oraz 2013/2014).

Lp.	Wykaz przystanków na linii nr 6 i nr 21 (KM 6)	Nadana kategoria peronu	Stawka w rozkładzie jazdy 2012/2013	Stawka w rozkładzie jazdy 2013/2014	Zmiana stawki za dostęp w zł	% zmiany stawki dostępu
1	Ząbki	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
2	Zielonka	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
3	Zielonka Bankowa	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
4	Kobyłka Ossów	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
5	Kobyłka	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
6	Wołomin	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
7	Wołomin Słoneczna	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
8	Zagościec	III	1,29	1,97	0,68	52,71%

Lp.	Wykaz przystanków na linii nr 8 (KM 8)	Nadana kategoria peronu	Stawka w rozkładzie jazdy 2012/2013	Stawka w rozkładzie jazdy 2013/2014	Zmiana stawki za dostęp w zł	% zmiany stawki dostępu
1	Warszawa Aleje Jerozolimskie	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
2	Warszawa Rakowiec	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
3	Warszawa Żwirki i Wigury	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
4	Warszawa Służewiec	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
5	Warszawa Okęcie	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
6	Warszawa Lotnisko Chopina	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
7	Warszawa Dawidy	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
8	Warszawa Jeziorki	IIIz	1,29	2,84	1,55	120,16%
9	Nowa Iwiczna	III	1,29	1,97	0,68	52,71%
10	Piaseczno	IIIz	1,29	2,84	1,55	120,16%
11	Zalesie Górne	III	1,29	1,97	0,68	52,71%

Naszym zdaniem nadawanie najwyższej, 3 kategorii dla infrastruktury peronowej przystanków i stacji wymagających pilnego odnowienia, stanowi daleko idące nieporozumienie. Zarządca infrastruktury, nie ponosząc żadnych nakładów w zakresie utrzymania tychże, z roku na rok niszczących peronów, dąży do nieadekwatnego zwiększenia przychodów, kształtującego w granicach od 52,7 ÷ 120,16%.

6. Budzącą kontrowersję jest zapisana w „Regulaminie przydzielania tras pociągów” na rozkładu jazdy edycji 2013/2014 decyzja PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o naliczaniu 2% marży zysku za przejazdy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy oraz za usługi związane z obsługą pociągów i usługi dodatkowe. Jest to już drugie, w przeciągu dwóch lat, wprowadzenie odgórnie narzuconej przewoźnikom kolejowym podwyżki kosztów dostępu do usług związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej, na której istnienie nie ma wpływu nawet Pan Prezes.

Zarządca infrastruktury nie uwzględniając marży zysku jako części składowej nowych stawek opracowywanego cennika, „obchodzi” w ten sposób prawnie nałożony obowiązek uzgodnienia Cennika przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wprowadzając w skrajnych przypadkach średni wzrost kosztu wykupu dostępu do infrastruktury o ponad 12%.

Dla zachowania przejrzystości systemu właściwym w tym miejscu wydaje się rozwiązanie, w którym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Cennika przedstawiała stawki jednostkowe oraz właściwy cennik uwzględniający już naliczoną marżę zysku.

Tym nie mniej, w kontekście panującej obecnie sytuacji gospodarczej, „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. nie może się zgodzić na naliczanie jakiegokolwiek marży zysku z tytułu świadczonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. usług udostępniania infrastruktury.

„Koleje Mazowieckie – KM” od kilku już lat w przesyłanych interwencjach dotyczących *Cennika* wnioskowały o takie kształtowanie przez zarządcę infrastruktury opłat za dostęp, które nie będzie powodowało hamowania rozwoju tej gałęzi transportu i ograniczało jej konkurencyjności względem transportu drogowego. W sytuacji panującego kryzysu gospodarczego, jeśli obniżka opłat jest niemożliwa, rozsądnym rozwiązaniem wydaje się chociażby kilkuletnie zamrożenie cen na poziomie obowiązującego obecnie rozkładu jazdy pociągów.

Niestety, przedstawiona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. propozycja *Cennika* świadczy o kolejnej, drastycznej podwyżce opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Reasumując przytoczone powyżej argumenty na poparcie niniejszej interwencji, Spółka wnosi jak na wstępie.

z wyrazami szacunku,

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Eksploatacyjny

Czesław Sulima

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Handlowy

Dariusz Grajda

Do wiadomości:

1. **Pan Remigiusz Paszkiewicz**
Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. **Pan Andrzej Massel**
Podsekretarz Stanu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
3. **Pan Adam Struzik**
Marszałek Województwa Mazowieckiego
4. **Pan Waldemar Kuliński**
Przewodniczący Rady Nadzorczej „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
5. **Pani Romana Guerquin**
Dyrektor Biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego
6. **Pan Piotr Faryna**
Dyrektor Railway Business Forum (RBF)