

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/oplaty-za-dostep-do-in/zespol-ds-stawek-za-do/1004,Szoste-spotkanie-Zespolu-ds-stawek-jednostkowych-oplat-za-dostep-i-korzystanie-z.html>
29.04.2024, 16:33

Szóste spotkanie Zespołu ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej – 21.11.2011

W dniu 21 listopada 2011 roku w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyło się szóste spotkanie *Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej*.

Na spotkaniu, w którym uczestniczyło blisko 20 przedstawicieli różnych podmiotów działających na rynku transportu kolejowego poruszono dwa tematy tj. zasady kwalifikowania kosztów do wyznaczenia stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz wpływ parametru natężenia ruchu na stawki dostępu do infrastruktury kolejowej.

W pierwszej części spotkania Członkowie Zespołu zapoznali się i wyrazili swoje opinie na temat zasad kwalifikowania kosztów działalności PKP PLK SA do kosztów kwalifikowanych do stawek dostępu. Do tych kosztów zaliczają się:

1. Koszty bezpośrednie, w tym:
 1. Koszty utrzymania
 2. Koszty prowadzenia ruchu kolejowego
 3. Amortyzacja
2. Koszty pośrednie
3. Koszty finansowe związane z obsługą kredytów

Pozyskiwanie informacji o kosztach bezpośrednich odbywa się na dwa sposoby:

1. Na podstawie kosztów przypisanych bezpośrednio do linii i odcinka,

2. Na podstawie kosztów nieprzypisanych bezpośrednio do linii i odcinka.

PKP PLK SA nie kwalifikuje do bazy kosztów stanowiących podstawę wyznaczenia stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej m.in. kosztów:

1. Dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów (tj.: torów i rozjazdów w torach głównych dodatkowych i w pozostałych torach, torów dojazdowych do bocznic kolejowych, infrastruktury przeładunkowej, urządzeń radiotelefonicznych sieci stacyjnych, hamulców torowych i ich sterowania, peronów),
2. Kwalifikowanych do wyznaczania opłat z tyt. świadczenia usług dodatkowych,
3. Niestanowiących kosztów uzyskania przychodów (w tym: kosztów PFRON, utworzonych rezerw na świadczenia pracownicze i inne),
4. Centrum Realizacji Inwestycji i Kolei Dużych Prędkości,
5. IO Warszawa (zgodnie z założeniem włączenia IO Warszawa do MSWiA),
6. Odpisów amortyzacyjnych od środków trwałych finansowanych ze środków unijnych, Funduszu Kolejowego i samorządów.

Swoją opinię dotyczącą zasad kwalifikowania kosztów do wyznaczenia stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w formie prezentacji przedstawili członkowie Fundacji Pasażerów Synergia.

Prezentację rozpoczęło omówienie ram prawnych, w tym hierarchii aktów normatywnych regulujących sposób obliczania stawek dostępu i wyciągnięto następujące wnioski:

1. W zakresie kosztów bezpośrednich i pośrednich oraz amortyzacji możliwe jest zastosowanie wykładni „ratującej” legalność Rozporządzenia w sprawie stawek dostępu; w ramach tej wykładni przeważająca część amortyzacji nie może być wliczana do stawek dostępu; stosowanie tej wykładni nie wymaga zmian prawa ani ingerencji TK,
2. W zakresie kosztów finansowych na rozwój i modernizację niemożliwe wydaje się zastosowanie wykładni ratującej legalność Rozporządzenia w sprawie warunków dostępu; konieczna jest tutaj ingerencja TK (wyjątek: sprawy sądowe).

Następnie Fundacja Pasażerów Synergia przedstawiła swoją propozycję ograniczenia bazy kosztowej wykorzystywanej do wyznaczenia stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Propozycja ta opierała się na zastosowaniu koncepcji efektywnego przedsiębiorcy w tym m.in.:

1. Wprowadzenie zasady, iż przewoźnicy kolejowi są skłonni płacić wyłącznie za koszty bezwzględnie konieczne dla celów utrzymania określonych parametrów linii (ograniczenie kosztów amortyzacji i kosztów linii nieczynnych i nieeksploatowanych),
2. Redukcja zatrudnienia i kosztów świadczeń na rzecz pracowników,
3. Redukcja cen w obrocie ze spółkami powiązanymi.

Podczas spotkania omówiony został temat związany z uwzględnieniem kosztów amortyzacji infrastruktury kolejowej w bazie kosztowej służącej do wyznaczenia jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej przez PKP PLK SA.

Zdaniem Członków Zespołu, w tym przedstawicieli PKP PLK SA, możliwe jest zaprzestanie uwzględniania kosztów amortyzacji jeśli:

- 1) PKP PLK SA zostanie przekształcona w urząd administracji rządowej utworzony w celu zarządzania krajowymi liniami kolejowymi i realizacji budżetu państwa w tym zakresie (na podobieństwo GDDKiA), lub
- 2) skarb państwa zaprzestanie przejmowania akcji PKP PLK SA w zamian za dotacje z budżetu państwa przeznaczone na finansowanie w danym roku linii kolejowych o państwowym znaczeniu.

W drugiej części spotkania przedstawiciele Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych przedstawili prezentację dotyczącą wpływu parametru natężenia ruchu na stawki dostępu do infrastruktury kolejowej.

Omówiono następujące zagadnienia tj.:

1. Aspekty teoretyczne i praktyczne natężenia ruchu,

2. Propozycja zastąpienia natężenia ruchu przepustowością linii,
3. Teoretyczny wpływ zmiany natężenia na przepustowość w kontekście wpływu na zmienną, wpływu na poziom stawek oraz wpływu na przychody zarządcy na kilku przykładach.

W opinii Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych jak i Zespołu w obecnym stanie prawnym nie ma możliwości zastąpienia natężenia ruchu teoretyczną przepustowością linii. Jednak przedstawione podejście wyznacza kierunek ewentualnych zmian prawnych, dlatego też PKP PLK SA zobowiązało się przedstawić swoje stanowisko na ten temat podczas kolejnego spotkania.

Termin następnego spotkania Zespołu ds. stawek został wyznaczony na 12 grudnia 2011 r. (poniedziałek) o godz. 10.30 w siedzibie urzędu.

PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] Prezentacja PLK \(10.77 MB\)](#)

[\[pdf\] Prezentacja ZNPK \(287.48 KB\)](#)

[\[pdf\] Prezentacja Synergia \(179.01 KB\)](#)