

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/oplaty-za-dostep-do-in/zespol-ds-stawek-za-do/2752,Jedenaste-spotkanie-Z-espolu-ds-stawek-jednostkowych-oplat-za-dostep-do-infrastru.html>
03.05.2024, 12:19

Strona znajduje się w archiwum.

Jedenaste spotkanie Zespołu ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej - 22.03.2013

26.03.2013

W dniu 22 marca 2013 roku w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyło się jedenaste spotkanie *Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej*.

Tematem spotkania było przedstawienie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych na rozkład jazdy pociągów 2013/2014. W spotkaniu udział wzięło 21 przedstawicieli zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz organizacji społecznych skupiających przewoźników działających na rynku transportu kolejowego.

Na wstępie, przedstawiciel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaprezentował uczestnikom spotkania główne założenia zmiany sposobu kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jakie przyjęto przy tworzeniu projektu stawek na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 oraz stworzenia systemu, który stabilizowałby stawki dostępu także w latach przyszłych. Szczegółowo omówione zostały sposoby planowania bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek oraz pracy eksploatacyjnej uwzględniającej wykonania z lat poprzednich.

Rezygnacja z dotychczasowych przedziałów masowych na rzecz stawek jednostkowych za określoną masę brutto, z dokładnością do 10 ton, przedstawiono, jako uelastycznienie cennika, co wielokrotnie sugerowały sygnały płynące z rynku.

Po prezentacji wywiązała się dyskusja, w której przedstawiciele przewoźników wskazali na trudności w porównaniu proponowanych stawek jednostkowych z aktualnie obowiązującymi, głównie z powodu odstąpienia od przedziałów mas brutto pociągów. Każdy przewoźnik, zależnie od charakteru i sposobu prowadzenia przewozów oraz posiadanego taboru, który często został zakupiony pod używane od wielu lat w cennikach PKP PLK S.A. przedziały mas brutto, inaczej odczuje proponowane zmiany.

Wskazano również, że obecna propozycja likwidacji przedziałów mas brutto, przy jednoczesnym dotychczasowym sposobie rozliczania opłat za masę zamówioną a nie rzeczywistą zrealizowaną, pogłębia dodatkowe bariery dla przewoźników. Konsekwencją zmian masy pociągu uruchamianego przez przewoźnika będzie częstsza konieczność rezygnacji z zamówionej trasy (opłata rezerwacyjna) oraz zamówienie nowej trasy w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, co generuje dodatkowe, wyższe opłaty za dostęp do infrastruktury. Dotychczasowa praktyka przyjmowania do całkowitej masy brutto pociągu masy brutto lokomotywy w wysokości 100 ton kłóci się z proponowanymi, co 10 ton masami cennikowymi. Rzeczywista masa lokomotywy zależy od typu i należałoby się zastanowić nad przyjmowaniem do rozliczeń masy brutto lokomotywy konkretnego typu.

Zwrócono uwagę, że ze względu na specyfikę rynku przewozów rzeczy, większość aktualnie realizowanych przewozów ładunków odbywa się w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy. Naliczanie 7 % marży zysku do tego typu tras pogarsza sytuację przewoźników i jest w ich ocenie niezasadne i krzywdzące. To także, zdaniem uczestników, dyskryminujące traktowanie przewoźników rzeczy, którzy muszą elastycznie dostosować swoją działalność przewozową do wymogów rynku i którym, w odróżnieniu od przewoźników osób, trudniej jest zaplanować trasy z dużym wyprzedzeniem (w rocznym rozkładzie jazdy).

Aby dogłębnie przeanalizować przedstawioną propozycję zmian systemowych, zdaniem dyskutujących, konieczne jest przedstawienie przez PKP PLK S.A. szerszego zakresu informacji pozwalającej na ocenę podjętych działań optymalizujących koszty (sprawa SOK, koszty przejazdów kolejowych), oraz sposobu ich alokacji. W chwili obecnej informacje te są w większości objęte „tajemnicą przedsiębiorcy”, co uniemożliwia przeprowadzenie jednoznacznych analiz. W trakcie dyskusji zakwestionowano również proponowaną przez PKP PLK S.A. zmianę stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, która zdaniem wypowiedzających się, jest dla przewoźników krzywdząca i może prowadzić do rezygnacji przewoźnika z zatrzymań pociągów na przystankach, na których niewiele osób wsiada lub wysiada, a więc do utrudnień dla pasażerów. W celu lepszego wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowych zasugerowano zróżnicowanie stawki jednostkowej opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury w zależności od pory dnia, tak, aby przewoźnikom rzeczy bardziej opłacało się uruchamiać pociągi w porze nocnej pozostawiając porę dzienną dla ruchu pasażerskiego.

Na zakończenie dyskusji uczestnicy wyrazili nadzieję, że przedstawiona prezentacja PKP PLK S.A. będzie dostępna na stronie internetowej UTK, jak również że uzyskają od PKP PLK S.A. szerszy zakres informacji, konieczny do szczegółowego przeanalizowania zaproponowanego cennika w kontekście własnej działalności. Na podstawie takiej analizy przedstawią do UTK swoje uwagi i wnioski.

Prezes UTK zachęca wszystkich zainteresowanych do przesyłania na adres e-mail: stawki@utk.gov.pl, wszelkich uwag dotyczących przedstawionych przez PKP PLK S.A. zmian metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp oraz uwag do przedstawionego cennika na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 do 29 marca 2013 r.

PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] Prezentacja PLK \(1.15 MB\)](#)