



Urząd Transportu Kolejowego

Systemy opłat za dostęp do linii kolejowych – studia przypadków europejskich, wnioski dla Polski



Urząd Transportu Kolejowego
Warszawa, 05 lipca 2011 r.

Cenniki opłat za dostęp do linii kolejowych – możliwe problemy (1)

- Nadmierne skomplikowanie cennika
- Nadmierne zróżnicowanie stawek między liniami, powodujące nieracjonalne w skali makro omijanie niektórych linii, zwłaszcza przez przewoźników towarowych



Cenniki opłat za dostęp do linii kolejowych – możliwe problemy (2)

- Zróżnicowanie stawek w zależności od teoretycznych parametrów, których przewoźnicy nie wykorzystują
- Liniowa zależność, pomiędzy liczbą pociągów, a łączną stawką dostępu na liniach regionalnych – bariera rozwoju oferty



	Zależność opłaty od			Inne czynniki różnicujące, uwagi
	kategorii linii	masy pociągu	rodzaju pociągu (pas./tow.)	
Polska	TAK linie o wysokich parametrach są dużo droższe (do 2,8 krotności)	TAK Przedziałowo	NIE (do masy 1100 t)	Elektryfikacja linii
Niemcy	TAK linie o wysokich parametrach są dużo droższe (do 5 krotności – ze względu na istnienie KDP, na liniach konwencjonalnych zróżnicowanie jest stosunkowo małe)	W niewielkim stopniu Niewielka dodatkowa opłata dla pociągów powyżej 3000 t	TAK Dodatkowo różne produkty w ramach komunikacji pasażerskiej i towarowej	Rodzaj produktu – priorytet w trasowaniu
Szwecja	TAK	TAK	TAK Dodatkowa opłata za każdy bruttonokm dla pociągów pasażerskich	Poziom emisji spalin lokomotyw spalinowych
Norwegia	NIE z wyjątkiem linii lotniskowej	NIE za wyjątkiem zwiększonych opłat za bruttonokilometr przy nacisku na oś powyżej 25t	NIE	Co do zasady dostęp bezpłatny do większości linii
Holandia	NIE z wyjątkiem planowanej KDP	TAK stała opłata za bruttonokilometr, pobierana obok opłaty za pociągokilometr	NIE	NIE
Wielka Brytania	Koszty stałe dla danej linii	TAK Opłata zmienna zależy od typu taboru	TAK Przewoźnicy towarowi pokrywają tylko koszty zmienne, przewoźnicy osobowi również koszty stałe	Elektryfikacja linii (z rozróżnieniem różnych technologii), konkretny rodzaj taboru i ładunku, składnik kongestyjny
Słowenia (2011/2012)	TAK linie o główne są znacznie droższe (do 2,8 krotności)	TAK Opłata za bruttonokm (od 2010)	TAK	Mnożnik kongestyjny

Rekomendacje do dyskusji (1)

Wprowadzenie stawki dwuskładnikowej:

- zależnej od liczby bruttotkm - jednolitej
- część zależna od pockm – zróżnicowana w zależności od rodzaju linii / pociągu:
 - pociągi pasażerskie na liniach regionalnych
 - pociągi pasażerskie na liniach głównych
 - pociągi towarowe



Rekomendacje do dyskusji (2)

- **Ryczałtowe pokrycie kosztów stałych dla linii regionalnych przez samorząd województwa:**
 - inspirowane rozwiązaniami niemieckimi i brytyjskimi
 - pozwoliłoby rozwijać ofertę na liniach regionalnych bez istotnych dodatkowych kosztów dla samorządu, nie znajdujących odzwierciedlenia we wzroście kosztów zarządcy
 - nie powinno znacząco wpłynąć na wyjściowy poziom stawek
 - alternatywnie – zróżnicowanie stawek za pockm na liniach regionalnych w zależności od regionu



Rekomendacje do dyskusji (3)

- **Stawka za pockm na liniach głównych zależna od prędkości technicznej pociągu:**
 - mechanizm quasi-rynkowy, motywujący zarządcę do zwiększania efektywnych prędkości pociągów, a nie teoretycznych parametrów linii
 - motywacja efektywnego trasowania pociągów i efektywnego prowadzenia inwestycji
 - przerzucenie kosztów wysokich parametrów na tych, którzy rzeczywiście z nich korzystają



Rekomendacje do dyskusji (4)

■ Jednolita stawka za pockm dla pociągów towarowych:

- pociągi towarowe w niewielkim stopniu korzystają ze zróżnicowania parametrów infrastruktury, a linie o gorszych parametrach są z reguły gorzej obciążone
- pociągi towarowe często są zamawiane ad hoc – łatwość wyceny
- zalecany dodatek kongestyjny, na niektórych liniach, w niektórych godzinach



Pytania i odpowiedzi





Urząd Transportu Kolejowego

Dziękuję za uwagę

