

Urząd Transportu Kolejowego

***Kształtowanie systemu stawek za
dostęp do linii kolejowych –
tezy do dyskusji***

*Opracowanie sporządzone przez dr Michała Wolańskiego
na zlecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego*

Warszawa 2011

Spis treści

Wykaz skrótów	2
Wstęp	3
1. System opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce	4
2. Porównanie systemu opłat w Polsce i w innych krajach europejskich	6
3. Rekomendacje – tezy do dyskusji	8

Wykaz skrótów

bruttotkm	bruttotonokilometry
KDP	Koleje Dużych Prędkości (linie kolejowe z prędkościami maksymalnymi przekraczającymi 200 km/h)
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe SA
pockm	pociągokilometry
RPO	regionalne programy operacyjne
tkm	tonokilometry

Wstęp

Dezintegracja pionowa kolei - czyli podział kolei na przewoźników i zarządców infrastruktury – jest krokiem w kierunku wprowadzania mechanizmów konkurencyjnych na rynku transportu kolejowego, gdyż ogranicza monopol naturalny do eksploatacji infrastruktury, umożliwiając konkurencję w sferze przewozów.

Dezintegracja pionowa kolei wymusiła tworzenie cenników dostępu do infrastruktury. Cenniki te są nie tylko instrumentami zapewniającymi zarządcom środki finansowe, ale również istotnym narzędziem polityki transportowej, kształtującym określone postawy przewoźników oraz zleceńodawców przewozów i oddziałującym na rynek. Mogą one doprowadzać zarówno do zjawisk pożądanых, jak i patologicznych.

Celem niniejszej pracy jest wskazanie wad aktualnego cennika PKP PLK oraz wskazanie kierunków ich eliminowania – autorskich oraz zainspirowanych rozwiązaniami zagranicznymi.

Zwraca się przy tym uwagę na generalne zasady konstrukcji cennika oraz wzajemne relacje pomiędzy różnymi pozycjami taryfowymi, nie zaś na ogólny poziom cen dostępu. Ten bowiem zależy od decyzji politycznych, dotyczących wielkości dofinansowania zarządcy kolejowego – w skrajnym przypadku dostęp do infrastruktury liniowej może być dla większości pociągów bezpłatny, czego dowodzą np. doświadczenia Norwegii, w którym zasadniczo dostęp do linii kolejowych jest bezpłatny.¹

Już na wstępie należy podkreślić, że trudność w konstruowaniu dobrego systemu opłat za dostęp wynika z wielu czynników, m.in.:

- chęci osiągnięcia prostoty i przejrzystości systemu;
- chęci uzyskania kompromisu pomiędzy zróżnicowaniem cen, odpowiadającym realnemu zróżnicowaniu kosztów, a jednocześnie uniknięciem zjawiska, że przewoźnicy (zwłaszcza towarowi) będą np. omijali nowo wyremontowane linie (z wysokimi stawkami dostępu), kierując się na infrastrukturę tańszą (z dawno zamortyzowanymi naprawami), przyspieszając w ten sposób jej degradację oraz powodując konieczność jej kosztownych remontów, w celu utrzymania konkurencyjności ruchu pasażerskiego;
- różnych potrzeb przewoźników pasażerskich regionalnych, międzyregionalnych i towarowych oraz wynikającej z nich zróżnicowanej gotowości do płacenia np. za linie dedykowane do ruchu mieszanego o prędkości maksymalnej 160 km/h (np. linie E-20, E-30) – dla pociągu osobowego (Regio) czy towarowego różnica pomiędzy czasem przejazdu taką linią a linią o dopuszczalnych prędkościach rzędu 100-120 km/h może być znikoma, przez co remont infrastruktury – przy dużym wzroście opłat dostępowych – może wręcz obniżyć konkurencyjność danego połączenia;

¹W niniejszym opracowaniu pominięto również kwestie opłat dodatkowych za czynności takie, jak trasowanie pociągów, a także kwestie związane z opłatami dworcowymi i pozostałą infrastrukturą punktową, za energię elektryczną oraz dostęp do urządzeń tankowania paliwa – należy jednak podkreślić, że w wielu krajach wszystkie te opłaty znajdują się w jednym cenniku.

- standardowo liniowej zależności pomiędzy liczbą uruchamianych pociągów a łączną opłatą za dostęp, sprawdzającej się np. w przypadku transportu towarowego, jednak doprowadzającej do pewnych patologii na liniach regionalnych pasażerskich, na których może istnieć jeden przewoźnik i jeden organizator przewozów; gdyby chciał on zwiększyć dwukrotnie ofertę, musiałby wносить zarządcy dwukrotnie większe opłaty za dostęp do danej linii, jeśli natomiast ofertę zmniejszy o połowę – tak samo spadnie wielkość wnoszonej opłaty; w obu przypadkach koszty utrzymania linii przez zarządcę zmieniają się jedynie nieznacznie. W sposób oczywisty doprowadza to do nieracjonalnego ograniczania przewozów, tylko pozornie zmniejszającego koszty funkcjonowania całego systemu.

Przeprowadzane analizy będą ukierunkowane na poszukiwanie rozwiązań przedstawionych problemów.

1. System opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce²

Podstawowy cennik opłat za dostęp do liniowej infrastruktury kolejowej w Polsce określony jest przy użyciu czterech tabel, wskazujących stawki dla określonych kategorii linii kolejowych oraz mas brutto pociągów, odpowiednio dla:

- pociągów pasażerskich na liniach zelektryfikowanych;
- pociągów pasażerskich na liniach nieelektryfikowanych;
- pociągów towarowych na liniach zelektryfikowanych;
- pociągów towarowych na liniach nieelektryfikowanych.

System opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce obejmuje zróżnicowanie stawek dostępu w zależności od (por. tabela 1):

- kategorii linii kolejowej (istnieje pięć kategorii, poważnie różnicujących stawki dostępu – np. w kategorii do 60 t masy brutto pociągu proporcja pomiędzy skrajnymi kategoriami wynosi ok. 2,5, dla kategorii 450-600 t – ok. 2,8, zaś dla kategorii powyżej 3000 t – ok. 1,9³); w szczególności duża różnica dotyczy kategorii linii 4 i 5, gdzie co do zasady linie kategorii 5 posiadają dopuszczalną prędkość powyżej ok. 130 km/h; kategoria linii kolejowej zależy przede wszystkim od dopuszczalnej prędkości na danej linii;
- dostępności urządzeń sieci trakcyjnej (elektryfikacji linii);
- masy brutto pociągu (dla pociągów pasażerskich istnieje sześć, zaś dla towarowych – dziesięć określonych przedziałów brutto, różnicujących stawki nawet o ponad ośmiokrotność), przy czym przedziałowe podejście do tej zależności powoduje, że istnieje szereg zaburzeń zależności pomiędzy kosztem bruttotonokilometra a masą pociągu – np. w przedziale 300-650 t najdroższy w przeliczeniu na bruttotkm jest pociąg o masie brutto 650 t, zaś w przedziale 750 t – 1150 t jest to pociąg o masie 1150 t (por. wykres 1).

²Na podstawie:

- Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązujący od 12 grudnia 2010 r., PKP PLK SA, Warszawa 2010;
- Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązujący od 12 grudnia 2011 r., PKP PLK SA, Warszawa 2011.

³Podane wskaźniki dotyczą cennika 2010/2011, w cenniku 2011/2012 ceny zostały nieznacznie zmienione, bez istotnej zmiany zasad konstrukcji cennika i proporcji cen.

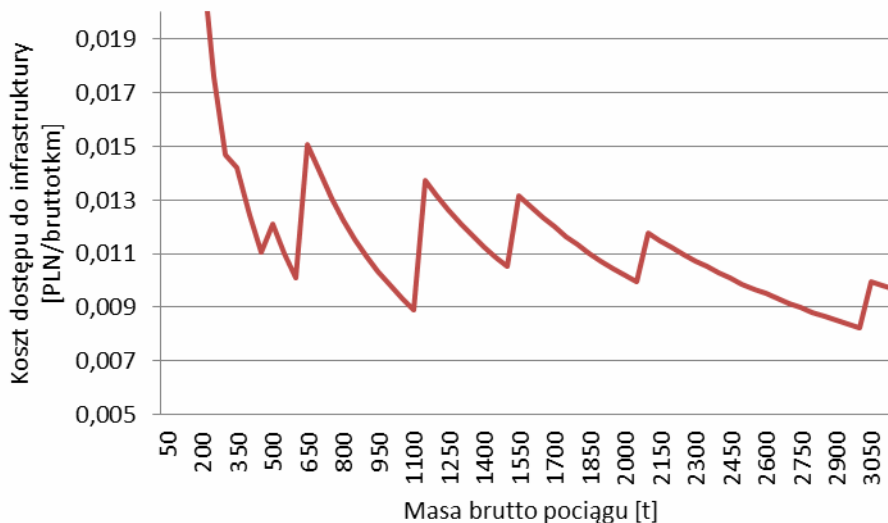
Tabela 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej PKP PLK (Polska, 2010/2011) [zł/pocmk]

Masa całkowita brutto pociągu [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
(0, 60>	1,94 / 2,97	2,10 / 3,13	2,72 / 3,75	3,52 / 4,55	6,37 / 7,40
(60, 150>	2,79 / 3,82	2,97 / 3,99	3,63 / 4,66	4,50 / 5,53	7,57 / 8,60
(150, 300>	3,11 / 4,14	3,49 / 4,52	4,40 / 5,43	5,40 / 6,43	9,87 / 10,90
(300,450>	3,48 / 4,51	3,92 / 4,95	4,97 / 5,99	6,11 / 7,14	11,21 / 12,23
(450, 600>	4,27 / 5,30	4,81 / 5,83	6,06 / 7,09	7,45 / 8,48	13,65 / 14,68
Pasażerskie pow. 600 t i towarowe (600, 1100>	6,30 / 7,33	7,35 / 8,38	9,81 / 10,84	12,50 / 13,53	18,16 / 19,19
Towarowe (1100, 1500>	10,73 / 11,75	14,20 / 15,22	15,77 / 16,79	17,86 / 18,89	23,60 / 24,63
Towarowe (1500, 2100>	13,81 / 14,84	18,34 / 19,37	20,39 / 21,42	23,38 / 24,40	29,78 / 30,80
Towarowe (2100, 3000>	16,53 / 17,56	20,17 / 21,19	24,71 / 25,74	28,54 / 29,57	33,36 / 34,39
Towarowe pow. 3000 t.	20,66 / 21,68	26,30 / 27,33	30,42 / 31,45	34,99 / 36,02	39,50 / 40,53

Uwaga: zapis X / Y oznacza stawkę dla odcinka zelektryfikowanego / stawkę dla odcinka nieelektryfikowanego

Źródło: Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązujący od 12 grudnia 2010r., op. cit.

Wykres 1. Zależność kosztu dostępu do infrastruktury PKP PLK, wyrażonego w [PLN/bruttokm], w zależności od całkowitej masy brutto pociągu - na przykładzie linii kolejowej 3. kategorii, nieelektryfikowanej dla pociągów towarowych



Źródło: opr. wł. na podstawie: Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązujący od 12 grudnia 2010 r., op. cit.

Jak już wspomniano, określone są odrębne tabele opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych, jednak w kategoriach mas brutto do 1100 t są one tożsame. Dla pociągów towarowych powyżej 1100 t stawki są wyższe niż dla pociągów pasażerskich, jednak w praktyce nie występują tak ciężkie pociągi pasażerskie, a zatem można przyjąć tożsamość stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych.

2. Porównanie systemu opłat w Polsce i w innych krajach europejskich

Porównując stawki dostępu w Polsce do infrastruktury w innych krajach europejskich (tabela 2), można stwierdzić, że:

1. Chociaż kategoryzacja linii kolejowych występuje w kilku spośród analizowanych państw (Niemcy, Słowenia, Szwecja), to jednak system opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce zakłada stosunkowo wysokie, w porównaniu do innych krajów, zróżnicowanie stawek w zależności od kategorii linii – w szczególności dla pociągów towarowych, regionalnych i aglomeracyjnych (przy pociągach wysokiej prędkości i dalekobieżnych jest ono bardziej zrozumiałe).

W szczególności bardzo wysokie są stawki w kategorii 5, do której zaliczają się linie z dopuszczalną prędkością pow. ok. 130 km/h. Obciążają one zarówno pociągi dalekobieżne na Centralnej Magistrali Kolejowej (co nie ulega wątpliwości), jak i np. Szybką Kolej Miejską oraz pociągi towarowe na odcinku linii E-20 Warszawa Rembertów – Stojadła, podczas gdy dla przewoźników prowadzących te przewozy wysokie prędkości maksymalne nie są potrzebne, zaś wysokie opłaty – obniżają konkurencyjność oferty kolei.

2. Nietypowym rozwiązaniem funkcjonującym w Polsce jest określenie przedziałowej zależności opłaty za dostęp infrastruktury od masy brutto pociągu – takie rozwiązanie funkcjonuje w Niemczech (w ograniczonym zakresie – w postaci dwóch przedziałów mas i zniżki dla pociągów zdawczych oraz zbiorczych), a także funkcjonowało na Słowenii. Jednak za rozwiązanie lepsze uznaje się dodatkową opłatę za każdy wykonany bruttonkm, stosowaną w Szwecji, Wielkiej Brytanii i Holandii, a od grudnia 2011 – również na Słowenii.

3. Omawiane na wstępie liniowe uzależnienie łącznej opłaty za dostęp do infrastruktury od obciążenia linii regionalnej, wpływające na nieracjonalne ograniczanie popytu na takich liniach, nie jest immanentną cechą modelu zdeintegrowanego pionowo. Jego negatywne skutki są możliwe do ograniczenia za pomocą rozwiązań takich, jak niemieckie wskaźniki regionalne oraz brytyjski składnik opłaty, zależny od stałych kosztów utrzymania infrastruktury.

Niemieckie wskaźniki regionalne miały formę mnożnika stawki wynoszącego (w roku 2011) od 1,00 do 1,78 i związane były z wielkością ruchu na danych grupach linii regionalnych (kilka grup w jednym regionie), a także wielkością dotacji regionów (landów) do eksploatacji sieci kolejowej. Oczywiście im większy ruch na danej sieci – tym niższy mnożnik.

Uzyskujemy w ten sposób swoisty „systemie rabatowy” dla samorządów, które decydują się na współfinansowanie utrzymania linii kolejowej oraz rozszerzanie oferty przewozowej. W ten sposób bowiem można sprawić, że samorząd, który zdecydował się np. na zwiększenie oferty przewozowej o 50%, zapłaci zarządcy infrastruktury nie 50% więcej, lecz np. 20% więcej (uzyska niższy mnożnik), co lepiej odpowiada rzeczywistemu przyrostowi kosztów i zachęca do rozwoju transportu kolejowego.

Z kolei w Wielkiej Brytanii składnik opłaty zależny od stałych kosztów utrzymania infrastruktury⁴ jest ustalany na podstawie rzeczywistych kosztów utrzymania, określonych dla danej linii. Rozlicza się go poprzez umowy zawierane indywidualnie pomiędzy przewoźnikami oraz zarządcą infrastruktury, zamiast stawek cennikowych. W zależności od umowy mogą być stosowane różne

⁴ Jest to jeden z dwóch podstawowych składników stawki – drugi jest zależny od liczby bruttonkm.

nośniki kosztów, jednakże długoterminowym celem jest uzależnienie opłat od rzeczywistych kosztów utrzymania danej linii. Należy podkreślić, że poszczególne umowy są jawne i podlegają kontroli regulatora rynku.

Tabela 2. Podstawowe zasady różnicowania opłat za dostęp do infrastruktury liniowej w wybranych państwach

	Zależność opłaty od			Inne czynniki różnicujące, uwagi
	kategorii linii	masy pociągu	rodzaju pociągu (pasażerski/ towarowy)	
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 bruttotkm dla pociągów pasażerskich	Poziom emisji spalin lokomotyw spalinowych
Norwegia	NIE z wyjątkiem linii lotniskowej	NIE za wyjątkiem zwiększonych opłat za bruttotonokilometr przy nacisku na oś powyżej 25 t	NIE	Co do zasady dostęp bezpłatny do większości linii (od 2005 roku również dla transportu towarowego o nacisku na oś do 25 t, wcześniej jedynie dla pasażerskiego i intermodalnego)
Holandia	NIE z wyjątkiem planowanej KDP	TAK stała opłata za tonokilometr, 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 główne są znacznie droższe (do 2,8-krotności)	TAK Opłata za bruttotkm (od 2010)	TAK	Mnożnik kongestyjny

Źródło: Opracowanie własne.

3. Rekomendacje – tezy do dyskusji

1. Zastąpienie przedziałowej konstrukcji cennika w zależności od masy brutto pociągu stawką dwuskładnikową – zależną od liczby pociągokilometrów i bruttotonokilometrów

W ogólnej konstrukcji cennika dostępu do linii kolejowych PKP PLK SA, godnym rekomendowania rozwiązaniem byłoby wprowadzenie stawki dwuskładnikowej – zależnej od liczby wykonywanych przez przewoźnika pociągokilometrów i bruttotonokilometrów, wzorem rozwiązania stosowanego w Holandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i na Słowenii.

Rozwiązanie takie powinno zwiększyć przejrzystość opłat oraz pozwoli unikać nieracjonalnego zestawiania pociągów (a nawet zakupów taboru!) „pod cennik”, w sposób zorientowany na zmieszczenie się w górnej granicy jednego przedziału mas brutto, nie zaś w dolnej kolejnego.

Przykładowo aktualnie przewoźnik pasażerski zastępując przestarzałą jednostkę EN-57, jednostką nowszą, o masie brutto o kilkadziesiąt procent niższą nie uzyskuje żadnej korzyści, jeśli chodzi o zmniejszenie stawki dostępu, gdyż nie zmienia się kategoria masy brutto pociągu, tymczasem nowa jednostka w mniejszym stopniu przyczynia się do zużycia infrastruktury.

Z kolei przewoźnik towarowy formując skład nierzadko rezygnuje z wydłużenia go o jeden-dwa wagony, gdyż przy przejściu przez kategorię mas brutto. Zjawisko to aktualnie nie występuje zbyt często, jednak wprowadzanie nowych typów jednostek trakcyjnych (zwłaszcza przez przewoźników prywatnych) może prowadzić do jego nasilenia.

Opłata za bruttotonokilometr powinna być stała dla wszystkich pociągów, wzorem rozpatrywanych przypadków zagranicznych (Holandia, Słowenia, Szwecja), docelowo można zastanawiać się nad rozwiązaniem brytyjskim, różnicującym ją w zależności od rozwiązań technicznych pojazdów.

Opłata za pociągokilometr powinna być uzależniona od rodzaju produktu:

- dla pociągów pasażerskich na liniach regionalnych mogłaby być zerowa pod warunkiem pokrycia kosztów stałych utrzymania linii regionalnych przez marszałka województwa, w przeciwnym razie – powinna być jednolita dla danego województwa, zależna od kosztów utrzymania linii i natężenia ruchu w danym województwie (→ pkt. 2),
- dla pociągów pasażerskich na liniach głównych – uzależniona przy użyciu mnożnika do osiągniętej przez pociąg prędkości technicznej (→ pkt. 3),
- dla pociągów towarowych winna być stała, w wyjątkowych przypadkach (wybrane linie i godziny z dostępną niewielką liczbą tras) – powiększana o mnożnik kongestyjny (→ pkt. 4).

2. Ryczałtowe pokrywanie kosztów stałych utrzymania linii regionalnych przez marszałka województwa (lub zróżnicowanie opłaty za pociągokilometr w zależności od województwa)

Jak już wspomniano na wstępie, problem liniowej zależności pomiędzy pracą eksploatacyjną a łączną stawką dostępu do linii regionalnej – płaconą przez przewoźnika i rekompensowaną przez samorząd wojewódzki – prowadzi do nieracjonalnego ograniczania oferty przewozowej w komunikacji regionalnej.

Rozwiązaniem tego problemu może być adaptacja rozwiązania brytyjskiego, polegającego na zawieraniu indywidualnych kontraktów na utrzymanie linii, zapewniających finansowanie kosztów stałych. W warunkach regionalizacji koszty stałe utrzymania infrastruktury przewozowej

mógłby pokrywać bezpośrednio samorząd wojewódzki. Koszty te winny być wyliczane dla całego regionu jako koszt utrzymania infrastruktury wykorzystywanej przez pociągi regionalne, pomniejszony o przychody z tytułu udostępniania tras dla pociągów towarowych oraz o amortyzację inwestycji ze środków samorządu wojewódzkiego, w tym RPO.

Wprowadzenie nowego modelu rozliczeń nie powinno wiązać się z podwyżką ogólnych transferów pieniężnych pomiędzy województwem i zarządcą sieci. Powinno natomiast wprowadzać rozwiązania motywujące do zwiększania ruchu na sieci za niewielką dopłatą, bazującą na kosztach zmiennych. W takiej sytuacji można zachować jednolitą stawkę zmienną (zależną od liczby bruttotkm) dla wszystkich pociągów osobowych na terenie województwa.

Dodatkową korzyścią z wdrożenia proponowanego rozwiązania jest fakt, że udroźniłoby ono transfer gotówki pomiędzy samorządami wojewódzkimi a zarządcą infrastruktury kolejowej oraz pozwoliłoby wprowadzić dialog pomiędzy obiema stronami, dotyczący chociażby planów remontowych i ich finansowania.

Rozwiązanie takie uatrakcyjniłoby również linie regionalne dla przewoźników dalekobieżnych – niska stawka dostępu, oparta wyłącznie na kosztach zmiennych, uczyniłaby bardziej opłacalnym przedłużanie pociągów pospiesznych i ekspresowych do mniejszych ośrodków, takich jak np. Zamość czy Kołobrzeg, a także do miejscowości turystycznych, jak np. Szklarska Poręba czy Wisła. W przypadku braku umowy pomiędzy marszałkiem a zarządcą infrastruktury, pociągi na liniach regionalnych powinny być obciążane opłatą dwuskładnikową, wyliczaną jednak (w części za pociągokilometr) indywidualnie dla danego województwa, na podstawie lokalnych kosztów utrzymania linii oraz lokalnego natężenia ruchu, w celu unikania uśredniania pomiędzy regionami. To również zapewniłoby, że w razie wzrostu ruchu regionalnego stawki jednostkowe by spadały, a w razie spadku – rosły.⁵

Dalszej dyskusji wymaga w szczególności decyzja, jak wyznaczyć kryterium klasyfikacji linii do grupy linii regionalnych, na których stosowane może być powyższe rozwiązanie. Zasadniczo winny to być te linie, których utrzymanie jest zależne przede wszystkim od decyzji marszałka województwa, jako organizatora kolejowych przewozów regionalnych.

Trudności może jednak nastroczać formalizacja tego kryterium, stąd wspomniana już konieczność dyskusji, a także symulacji. Potencjalnie można próbować oprzeć kryterium na np. częstości kursowania pociągów pasażerskich innych, niż finansowane przez marszałka województwa. Jeśli w skali kilku lat nie przekracza ona średnio jednej lub dwóch par pociągów dziennie, a jednocześnie uruchamiane są przynajmniej trzy-cztery pary pociągów regionalnych, to prawdopodobnie mamy wówczas do czynienia z linią regionalną. Alternatywnie możliwy jest podział czysto ekspercko-funkcjonalny, analogiczny do stosowanego w Szwecji.

Dokonany podział powinien mieć charakter w miarę stały, obowiązujący przez więcej niż jeden rozkład jazdy, jednak z możliwością zmiany klasyfikacji linii w uzasadnionych przypadkach.

3. Zróżnicowanie cen w zależności od prędkości technicznej pociągów pasażerskich na liniach głównych

Dla pociągów dalekobieżnych uzasadnione jest zachowanie zróżnicowania cen w zależności od prędkości, albowiem umożliwianie osiągnięcia wyższych prędkości jest dla zarządcy infrastruktury kosztochłonne.

Najrozsądniejszym rozwiązaniem wydaje się uzależnienie wielkości stawek dostępu od faktycznych prędkości technicznych pociągów, poprzez zastosowanie mnożnika

⁵ Opisane rozwiązanie, polegające na zróżnicowaniu opłaty za pociągokilometr w zależności od województwa – na podstawie lokalnych kosztów utrzymania linii oraz natężenia ruchu – można również traktować, jako rozsądną alternatywę dla rekomendowanego rozwiązania.

proporcjonalnego do prędkości technicznej pociągu. Byłaby to motywacja dla zarządcy infrastruktury do efektywnego trasowania pociągów i unikania ograniczeń punktowych, a jednocześnie mechanizm quasi-rynkowy, mający na celu rynkową motywację zarządcy infrastruktury do efektywnego planowania inwestycji strategicznych na sieci oraz konsultowania ich z przewoźnikami.

Jeśli bowiem zarządca będzie oferował produkt (linię kolejową o wysokiej dopuszczalnej prędkości), na który nie będzie popytu (pociągi będą jeździły wolniej, niż dopuszczalna prędkość), to nie uzyska on spodziewanych wpływów. Z drugiej strony – maksymalizując jakość produktu (szybkość pociągów) dla swoich klientów, zarządca będzie miał możliwość maksymalizacji swoich własnych przychodów. Jest to podstawowa zależność występująca na wolnym rynku, jednak obecnie w przypadku dostępu do infrastruktury – niestety nie funkcjonująca (przewoźnik płaci za parametry linii nawet wtedy, jeśli ich nie wykorzystuje).

4. Uproszczenie stawek dostępu dla pociągów towarowych

Dla pociągów towarowych godne rozważenia są dwa rozwiązania:

- oddzielna kategoryzacja linii dla przewozów towarowych, w oparciu o stałe, nie ulegające wątpliwości kryteria (przedziały prędkości dla pociągów towarowych, dopuszczalne naciski na oś), dostosowane do specyfiki ruchu towarowego;
- stała stawka, obowiązująca na całej sieci kolejowej, albowiem pociągi towarowe w niskim stopniu korzystają ze zróżnicowania parametrów technicznych linii, dodatkowo zaś na liniach o niższych parametrach (i kosztach utrzymania) jest z reguły mniejszy ruch, co wyrównuje koszty jednostkowe.

Bardziej zasadne wydaje się jednak rozwiązanie drugie – stawka stała. Wynika to z faktu, że przewoźnicy towarowi ze względu na wysokie stawki na liniach zmodernizowanych próbują z nich „uciekać” na linie równoległe, co jest rozwiązaniem wysoce niekorzystnym, gdyż prowadzi – jak już wspomniano – do zwiększania potrzeb remontowych i obniżania parametrów linii równoległych oraz niedostatecznego wykorzystania infrastruktury zmodernizowanej, nieraz z dofinansowaniem funduszy unijnych. Stawka stała będzie w stanie takie zjawisko wyeliminować, jednocześnie przekładając się na większą niezawodność i konkurencyjność transportu kolejowego, dzięki lepszemu wykorzystaniu (i tak istniejącej) infrastruktury o wysokim standardzie.

Przy zastosowaniu stawki jednolitej można zastosować ograniczony system zwwyżek i zniżek w formie mnożników, tj:

- zniżkę na liniach o bardzo niskich parametrach technicznych, ekstremalnie zwiększających koszty prowadzenia pociągów (prędkość poniżej 40 km/h, wymagająca jazdy oporowej, niski nacisk na oś, wymagający niepełnego ładowania wagonów);
- zwwyżkę kongestijną (w określonych godzinach, na określonych liniach magistralnych).