

Opinie członków Zespołu ds. stawek dotyczące rekomendacji zawartych w opracowaniu pt. „Kształtowanie systemu stawek za dostęp do linii kolejowych – tezy do dyskusji”

I. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Przedstawione założenia i tezy do dyskusji wymagają uszczegółowienia założeń. Przy obecnie sformułowanych założeniach, z uwagi na ich ogólny charakter, nie można oszacować wpływu zmiany zasad tworzenia cennika na strukturę przychodów zarządcy infrastruktury kolejowej.

Jak stwierdzono podczas dyskusji na spotkaniu 5 lipca 2011 r. na sieci kolejowej naszej spółki przeważają linie kolejowe o ruchu mieszanym. Ilustrują to dane z 2011 r. (styczeń - maj). Długość linii kolejowych, na których w 2011 r. (styczeń - maj) realizowane są tylko przejazdy pociągów pasażerskich regionalnych wynosi 256 km co stanowi 1,23% zarządzanej sieci kolejowej. Udział tych linii w pracy eksploatacyjnej ogółem wynosi 0,54%, a w pracy eksploatacyjnej pociągów regionalnych 2,14%.

2. W celu kontynuowania prac nad proponowanym modelem, naszym zdaniem należy doprecyzować następujące elementy:
 - 1) sformułowanie kryteriów podziału linii kolejowych na „główne” i „regionalne” (z „dominującym” ruchem pociągów pasażerskich regionalnych),
 - 2) zdefiniowanie pojęcia kosztów stałych i zmiennych,
 - 3) sposób podziału kosztów do wyznaczania części dwuskładnikowej stawki,
 - 4) zasady podziału kosztów odpowiadających wyróżnionym rodzajom pociągów korzystającym z danej grupy linii kolejowych,
 - 5) zdefiniowanie zasad różnicowania stawek dostępu dla pociągów pasażerskich międzywojewódzkich na liniach „głównych” oraz na „regionalnych”,
 - 6) zdefiniowanie zasad różnicowania stawek dostępu dla pociągów pasażerskich regionalnych na liniach „głównych”,
 - 7) parametry pociągów wpływające na wielkość stawki jednostkowej – masa brutto rozkładowa (zgodnie z obowiązującymi przepisami) czy rzeczywista,
 - 8) sposób wyznaczania prędkości technicznej pociągów pasażerskich międzywojewódzkich – dla linii kolejowej (odcinka) czy dla całej relacji pociągu,
 - 9) sposób konstruowania współczynników do określania „zwyżki kongestyjnej” dla pociągów towarowych, zwłaszcza przy uwzględnieniu określonych godzin w ciągu doby,
 - 10) sposób uwzględniania dofinansowania utrzymania infrastruktury kolejowej z budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego – zgodny z obowiązującymi przepisami czy inny,
 - 11) sposób „wygzekwowania” pokrywania przez poszczególne samorzady kosztów stałych linii kolejowych o „dominującym” ruchu pociągów pasażerskich regionalnych.
3. Rozważając zasadność wprowadzenia stałej dla całej sieci części stawki dla pociągów towarowych należy pamiętać o tym, że istnieje bardzo duże zróżnicowanie średnich stawek dla poszczególnych przewoźników rzeczy. Zróżnicowanie to wynika nie tylko ze zróżnicowania mas brutto pociągów u poszczególnych przewoźników ale i ze standardu wykorzystywanych linii kolejowych. Niektórzy przewoźnicy rzeczy np. prowadzący

przewozy po liniach o gorszym standardzie musieliby, po wprowadzeniu średniej stawki, ponosić znacznie większe koszty korzystania z infrastruktury kolejowej.

4. Naszym zdaniem zaproponowane rozwiązania, w tym również zastąpienie przedziałowej konstrukcji cennika w zależności od masy brutto pociągu stawką dwuskładnikową, wymagają wprowadzenia zmian w ustawie i rozporządzeniu (w przypadku stawki dwuskładnikowej – zmiana w rozporządzeniu).
5. Z punktu widzenia naszej spółki, proponowane rozwiązania wymagają wprowadzenia czasochłonnych i kosztownych zmian w systemach rozliczania przejazdów, obciążenia sieci kolejowej w układzie województw oraz systemach do rejestracji zdarzeń gospodarczych.
6. Przedłożone propozycje powodować będą zmiany w polityce kontrolingowej spółki.

Monika Stec-Szukalska

Marian Miszczyk

II. Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Ad. 1. Zastąpienie podziałowej konstrukcji cennika w zależności od masy brutto pociągu stawką dwuskładnikową – zależną od liczby pociągów i bruttonokm

Ideę stawki dwuskładnikowej można rozpatrzyć w następujący sposób, a mianowicie: wyodrębnić koszty dla przewozów pasażerskich i towarowych, dla każdego rodzaju pociągów skalkulować składniki stawki jednostkowej opłaty:

- **pierwszy składnik (miernik pociągów)** wynikałby z kosztów bezpośrednich udostępnienia linii w danej kategorii, wyliczony jako stosunek kosztu bezpośredniego rocznej pracy eksploatacyjnej – wyrażonej w bruttonokmach, do pracy przewozowej - wyrażonej w pociągach. W przypadku pociągów pasażerskich koszty bezpośrednie mogą zostać pomniejszone o wielkość pokrycia kosztów przez organizatora przewozów na poziomie kalkulacji stawki.

- **drugi składnik (miernik bruttonokm)** wynikałby z kosztów pośrednich udostępnienia linii w danej kategorii, wyliczony jako koszt wykonania pracy eksploatacyjnej - wyrażonej w bruttonokmach. Składnik ten może przyjąć postać mnożnika wykonanej pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w bruttonokmach (np. 0,0027 przy normalnym wykorzystaniu zarządzanej infrastruktury).

Rozwiązanie to uprości strukturę cennika, a przewoźnik będzie wносił opłatę adekwatną do przewiezionego masy całkowitej brutto pociągu. Stawka jednostkowa opłaty za bruttonokm stała dla wszystkich rodzajów pociągów. Manipulacja wskaźnikami (mnożnikami) w określonych przedziałach umożliwiłaby przyznanie np. ulg przewoźnikom (wg przyjętych kryteriów), czy też podwyższyć opłatę.

Ad. 2 . Ryczałtowe pokrywanie kosztów stałych utrzymania linii regionalnych, po których kursują pociągi pasażerskie i towarowe, ma sens na poziomie kalkulacji stawek jednostkowych opłat. Zarządca kalkuluje stawki jednostkowe opłat metodą kosztową w oparciu o przewidywane koszty operacyjne i planowaną pracę eksploatacyjną w ruchu pasażerskim i towarowym i na tym etapie może pomniejszyć koszty dla pociągów pasażerskich o np. źródło finansowania zagwarantowane kontraktem zawartym z marszałkiem województwa.

Moim zdaniem nie można kosztów realizacji przewozów pasażerskich pokrywać przychodami z udostępniania tras dla pociągów towarowych. Reguła kosztowa każe zarządcy skalkulować wysokość stawek jednostkowych na poziomie gwarantującym zwrot poniesionych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępnienia infrastruktury, a marża zysku ma spowodować nadwyżkę finansową na cele rozwojowe.

Pomniejszenie kosztu utrzymania infrastruktury wykorzystywanej przez pociągi regionalne o amortyzację inwestycji ze środków samorządu województwa: sądzę, że takie rozwiązanie miałyby sens w przypadkach, kiedy samorząd wojewódzki przejąłby środki trwałe pochodzące z tych inwestycji. Amortyzacja jest kosztem niegotówkowym a z drugiej strony nadwyżką finansową -celową, służącą rewitalizacji posiadanego majątku.

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

Niewątpliwą prawdą jest, że dopuszczalna prędkość techniczna jest podstawowym kryterium jakościowym linii kolejowej i konsekwencją kosztochłonnych inwestycji infrastrukturalnych. Linie kolejowe o najwyższych standardach technicznych o dopuszczalnym nacisku powyżej 22t/oś, wyposażone w komputerowe urządzenia srk sterowane z LCS z systemem niezajętości toru, pozwalają ograniczyć koszty prowadzenia ruchu kolejowego i, w początkowym okresie, koszty bieżącego utrzymania, czy remontów. Ruch pociągów prowadzony jest na podstawie blokady liniowej samoczynnej, co przekłada się na dużą zdolność przepustową linii kolejowej, pozwalającą wykonać większą pracę eksploatacyjną (wzrost rozmiarów produkcji) w stosunku do linii o niższych parametrach technicznych i jakościowych. Z ekonomicznego punktu widzenia stawki jednostkowe na liniach wysokich technologii, wymagających zaangażowania dużego kapitału i relatywnie mało pracy, powinny maleć, ponieważ koszty operacyjne rozkładają się na większą pracę eksploatacyjną,

a majątek infrastrukturalny, generujący koszty amortyzacji, przejmuje Skarb Państwa.

Myślę, że *uzależnienie wielkości stawek dostępu od faktycznych prędkości technicznych pociągów* wymagałoby wyliczenia wartości pieniężnej dla parametru jakościowego, jakim jest prędkość techniczna pociągu. Takie rozwiązanie będzie krzywdzące w stosunku do innych zarządców infrastruktury, poza PKP PLK, nieposiadających kapitału własnego i odciętych od źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych, z których korzysta narodowy zarządca. Moim zdaniem produktem zarządcy infrastruktury kolejowej jest przepustowość linii kolejowej a dopuszczalna prędkość techniczna pozwala zarządcom uporządkować w sensie jakościowym poszczególne linie.

Ad. 4. Uproszczenie stawek dostępu dla pociągów towarowych.

Postulat systemu zniżek na liniach o niskich parametrach technicznych może uderzyć w zarządców infrastruktury prowadzących działalność na liniach o niskich standardach jakościowych.

Często są to linie jednotorowe, a przeznaczenie tych linii, niewielka odległość pomiędzy stacjami kolejowymi, niekorzystny profil toru, krótkie trasy pociągów nie pozwalają na osiągnięcie większych prędkości biegu pociągów. Nawet wprowadzenie nowych technologii prowadzenia ruchu kolejowego nie wpłynęłoby na poprawę tego parametru. System zniżek wprowadzony np. w PKP PLK może spowodować roszczenia przewoźników w stosunku do tych zarządców infrastruktury.

Krystian Goszyc

III. Związek Pracodawców Kolejowych

1. Niezbędnym jest aby konstrukcja „cennika” oraz zasady naliczania stawek zostały uproszczone (tak jak to funkcjonuje w kilku krajach) - ułatwiłoby to przewoźnikom szacowanie kosztów prowadzenia działalności biznesowej.
2. System opłat winien stymulować rozwój przewozów kolejowych i powinien zapewnić optymalne wykorzystanie infrastruktury, tak by przewoźnicy towarowi nie ponosili nadmiernych kosztów za linie o wysokich parametrach, których nie są w stanie wykorzystać, a infrastruktura nie ulegała miejscowej degradacji. Uproszczenie zasad naliczania opłat, wprowadzenie mechanizmów stymulujących

przewozy i ew. obniżenie stawek „cennika” powinno mieć przede wszystkim za cel ożywienie przewozów kolejowych.

3. W systemie opłat za dostęp do infrastruktury należałoby rozważyć wprowadzenie mniejszego zróżnicowania stawek w zależności od kategorii linii. Natomiast w zakresie przedziałów brutto albo zwiększyć liczbę przedziałów celem wyrównania dysproporcji, albo zlikwidować podział na przedziały masowe przyjmując np. stałą stawkę za 1 bruttotonokilometr rozliczany według rzeczywistego wykonania plus ew. współczynniki korygujące (obecnie brutto rozliczane jest wg wielkości zaplanowanej oraz górnej granicy danego przedziału). Powinno to zwiększyć konkurencyjność towarowego transportu kolejowego, dzięki wykorzystaniu także infrastruktury o wyższym standardzie. Pozytywnym elementem uproszczenia systemu naliczania stawek byłoby także mniej pracochłonne sprawdzanie przez przewoźników prawidłowości naliczanych przez PKP PLK opłat.

Zasadnym więc byłoby przyjęcie w przyszłych rozwiązaniach dla ruchu towarowego oddzielnej kategoryzacji linii dla przewozów towarowych, w oparciu o stałe kryteria typu przedziały prędkości, dopuszczalne naciski i stałe stawki obowiązujące na całej sieci kolejowej, bowiem pociągi towarowe w niskim stopniu korzystają ze zróżnicowania parametrów technicznych linii.

4. Odnosząc się do modelu brytyjskiego gdzie koszty rozlicza się poprzez umowy zawierane indywidualnie pomiędzy przewoźnikami oraz zarządcą infrastruktury, zamiast stawek cennikowych należy wskazać znaczne niebezpieczeństwo bardzo dużych dysproporcji. W Polsce przykładem jest już zapis § 44 „Regulaminu przydzielania tras pociągów ...” dotyczący „Korzystania z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest przygotowywany rozkład jazdy” oraz Załącznik Nr 2.8 do „Cennika ...”, w którym odcinki oznaczone „gwiazdką” mogą być rozliczane odrębnie (nie wg. cennika), cena 1 pockm- po doliczeniu kosztów prowadzenia ruchu pociągów oraz kosztów utrzymania i napraw linii może wynieść kilkaset zł za 1 pociągokilometr, (przy niewielkim natężeniu ruchu pociągów). W takich przypadkach staje się to nieopłacalne dla przewoźników, a w szczególności ich klientów, którzy nie są skłonni do zaakceptowania ponadprzeciętnych kosztów transportu koleją.
5. Rozwiązanie polegające na zawieraniu indywidualnych kontraktów na utrzymanie linii, zapewniających finansowanie kosztów stałych przez samorządy w warunkach Polskich będzie trudne do realizacji i może jeszcze bardziej pogorszyć sytuację słabszych ekonomicznie regionów.
6. Ciekawym pomysłem jest wprowadzenie mechanizmu, mającego na celu efektywne planowanie inwestycji strategicznych przez zarządcę infrastruktury poprzez konsultowanie ich z przewoźnikami.
7. W zakresie pozostałych opłat wskazane byłoby utrzymanie preferencji dla przewozów intermodalnych oraz uproszczenie rozliczeń za indywidualny rozkład jazdy poprzez całkowitą rezygnację z dodatkowej opłaty pobieranej za opracowanie IRJ lub znaczne jej zmniejszenie. Także w zakresie naliczania opłaty rezerwacyjnej skróceniu powinny ulec przynajmniej czasookresy poszczególnych progów.
8. Należałoby rozważyć zastosowanie zniżek dla przewoźnika za jazdy po liniach o bardzo niskich parametrach technicznych lub w przypadkach spowodowanych utrudnieniami w ruchu, co mogłoby być czynnikiem, który z jednej strony rekompensowałby przewoźnikowi wysokie koszty jazdy, z drugiej natomiast mobilizowałby zarządcę do podniesienia parametrów takich linii. Należy podkreślić, że jazdy z prędkością 40 km/h i mniej, to nie tylko wysokie koszty eksploatacyjne, ale również większe ryzyko kradzieży, które maleje wraz ze wzrostem prędkości pociągu.
9. Wszelkie projektowane zmiany, musiałyby być poprzedzone dokładną symulacją ich skutków tak aby nie spowodowały pogorszenia sytuacji przewoźników, w tym również odpowiednio przeprowadzonymi zmianami ustawowymi. W szczególności

należałoby uniknąć przenoszenia części opłat do kosztów opłat dodatkowych – bo uderzy to zwłaszcza w ruch rozproszony.

10. Sporządzona ostatnio wśród przewoźników kolejowych ankieta wykazała, że oczekują oni stabilnej polityki cenowej, co wynika ze specyfiki tego rynku i struktury inwestowania, stąd ewentualne zmiany zasad naliczania opłat przez zarządcę infrastruktury wymagają znacznego wyprzedzenia czasowego i głębszych analiz, także ze względu na aspekt dostosowania do tych zmian organizacji przewozów.

Ad. pkt 3:

W zakresie ewentualnego zwiększenia ilości i zróżnicowania przedziałów mas brutto dla pociągów towarowych zaproponować można następujące przedziały masowe brutto pociągów dla uzyskania zbliżonych i mniejszych zakresów brutto w przedziałach oraz zmniejszenia zróżnicowania stawek pomiędzy poszczególnymi przedziałami mas brutto:

- $0 < M \leq 100$
- $100 < M \leq 450$
- $450 < M \leq 700$
- $700 < M \leq 1100$,
- $1100 < M \leq 1500$
- $1500 < M \leq 2100$
- $2100 < M \leq 2500$
- $2500 < M \leq 3000$
- $3000 < M \leq 3600$
- i powyżej 3600

Andrzej Dominik

IV. Fundacja Pasażerów „Synergia”

W odpowiedzi na pismo nr TRM-011-03/MŚ/11 z dnia 08 lipca 2011 r. Fundacja Pasażerów „Synergia” przedstawia stanowisko dotyczące omówionego na spotkaniu w dniu 05 lipca 2011 r. dokumentu opracowanego przez dr Michała Wolańskiego w zakresie obowiązującego w Polsce systemu kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, porównaniu go z systemami obowiązującymi w wybranych krajach UE i przedstawionej rekomendacji w zakresie.

1. Obecnie obowiązujący Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., którego generalnie struktura zbudowana jest w oparciu o zapisy ustawy o transporcie oraz rozporządzenia MI w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury jest dość skomplikowany i mało przejrzysty dla przewoźników. Problem tkwi przede wszystkim w Załączniku do Cennika tj. „Wykazu linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej”. Przewoźnicy nie posiadają żadnych narzędzi w zakresie weryfikacji kategorii linii do której przypisane są poszczególne odcinki linii kolejowych. Porównując przedmiotowy „Wykaz ..” w Cenniku na rj. 2010/2011 oraz 2011/2012 na poszczególnych odcinkach podwyższono kategorie linii i analizując wykaz maksymalnych prędkości w danych lokalizacjach stanowiących Załącznik do „Regulaminu” w obu rozkładach jazdy pozostaje na nie zmienionym poziomie. W związku z tym pozostaje pytanie: Co spowodowało zmianę dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniające ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów (definicja kategorii linii zgodnie z rozporządzeniem MI). Na to pytanie zna odpowiedź chyba tylko zarządca infrastruktury. Przewoźnik mając w „Regulaminach ...” takie same maksymalne prędkości dla pociągów pasażerskich np. 50 km/h nic nie zyskuje, a ponosi znaczne dodatkowe koszty. Biorąc pod uwagę założoną pracę eksploatacyjną wzrost kosztów opłat za

korzystanie

z infrastruktury kolejowej przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z tytułu podniesienia kategorii linii nr 143 na w jednej tylko lokalizacji Łukanów – Wrocław Psie Pole wynosi ok. 400 tys. zł. w rj 2011/2012 w stosunku do rj 2010/2011 mimo relatywnie nieznacznych obniżek stawek jednostkowych w Cenniku 2011/2012.

2. Obecne regulacje w zakresie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A są niekorzystne dla przewoźników w przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych. Bardzo często zastępczy rozkład jazdy opracowany na czas zamknięć torowych wiąże się z pogorszeniem oferty przewozowej, wydłużonych czasów jazdy. Nie mniej opłaty podstawowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pobierane są w takiej wysokości jakby obowiązywał RRJ. W przypadku opracowania zastępczych rozkładów jazdy na czas zamknięć torowych nie są nawet wypłacane przewoźnikom odszkodowanie za opóźnienia pociągów w stosunku do RRJ.
3. W przypadku prowadzenia prac inwestycyjnych lub zakłóceń eksploatacyjnych leżących po stronie zarządcy infrastruktury, przewoźnicy ponoszą dodatkowe koszty, które nie są planowane w budżetach i nie są zawinione przez przewoźników. Są to dodatkowe koszty jazd okrężnych, jazd próżnych taboru i lokomotyw związanych z obiegowaniem, kosztów energii trakcyjnej, paliwa trakcyjnego, kosztów wydłużonego czasu pracy drużyn pociągowych, utraconych przychodów z tytułu pogorszenia oferty przewozowej, zwrotów biletów, utraconych dotacji itp. Obecnie obowiązujący „Cennik ...”, „Regulamin ...” nie przewiduje rekompensat strat przewoźników z tego tytułu.
4. Ryczałtowe pokrywanie kosztów stałych utrzymania linii kolejowych przez marszałka województwa wydaje się być złym rozwiązaniem, chociażby dlatego, że w Polsce nie występują generalnie linie na których wykonywane byłyby tylko przewozy pasażerskie dla których organizatorem jest samorząd wojewódzki. Zawsze występują również w różnej wielkości przewozy towarowe i to nie zamawiane w RRJ, ale zazwyczaj w IRJ. Stąd nie jest przewidywalna wielkość tych przewozów i wielkość pomniejszonych kosztów z tytułu wykorzystania tras przez przewoźników towarowych. Problem stałych opłat jednostkowych z tytułu dostępu do infrastruktury, niezależnie od wykorzystanej przepustowości danej linii należy rozwiązać w inny sposób.
Konstrukcja obciążania przewoźników opłatami za dostęp do linii stanowi istotny element systemu opłat za drogę, ale nie jedyny. Przed rekomendacją jakiegokolwiek konstrukcji cennika niezbędne jest spojrzenie na jego elementarną część. Należy zapewnić spójność pomiędzy konstrukcją cennika a metodyką kalkulacji stawek, w tym metodyką ujmowania w kalkulacji prawidłowych pozycji kosztowych. Zmiana jedynie ujęcia stawek, w tym zmiana nośnika/parametru nie przyniesie istotnej zmiany systemu.
W związku z tym, w pierwszej kolejności należy wprowadzić elementarne zmiany w kalkulacji stawek a dopiero później pracować nad konstrukcją cennika. W ten sposób unikniemy by wielokrotnego powielania błędów.

WICEPREZES ZARZĄDU
/-/ Andrzej Kaźmirowski

V. „Kopalnia Piasku Kotłarnia -Linie Kolejowe” Sp. z o.o.

Założenia: „mały prywatny” zarządca infrastruktury, spółka działająca na zasadach Kodeksu Spółek Handlowych, linie lokalne – przemysłowe, tylko pociągi towarowe, prędkość do 40 km/h.

W wysokości stawek dostępu powinny być odzwierciedlone przede wszystkim koszty danej linii. Na jednej z linii mamy dużo obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty ...) na innej wcale. Więc automatycznie wchodzimy w kategoryzację linii. Przeciwny jestem kryterium - przedziały prędkości.

Co do zagadnienia wielkości brutta pociągu – czy będą skokowe zakresy (tabela jak obecnie) czy też liniowe (każda tona) to prawie na jedno wychodzi. A nawet jak będą tabelaryczne jak obecnie - dla wszystkich zarządców jednakowe, to będzie lepiej. Nie zgadzam się

z obniżaniem stawek na liniach o mniejszym natężeniu ruchu – w naszym przypadku to dąży tylko do zamknięcia tych linii (są to przeważnie końcówki linii z jedną boczną).

Marża zysku powinna zostać – jest zabezpieczeniem przed ryzykiem rynkowym (operacyjnym, finansowym), związanym z prowadzoną działalnością gospodarczą zarządcy infrastruktury kolejowej.

Z powyższego więc wynika, że raczej idźmy w stronę udoskonalenia obecnych zasad.

Ponadto chcę wspomnieć o dotacjach dla zarządców „małych”. Obecnie brak jest równoprawnego traktowania zarządców – na straży czego powinien stać UTK.

W związku z reprezentacją małego zarządcy wypowiedziałem się na temat kształtowania stawek dostępu uwzględniając kryteria jak w założeniach na wstępie.

KLIM Czesław

VI. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Pozwolę sobie wyrazić opinię o rekomendacji (3) dotyczącej stawki za pockm zależnej od **prędkości technicznej pociągu**, bo jako jedyna zawiera w sobie przynajmniej w swoim założeniu wiadome korzyści dla przewoźnika tj. płacenia za faktyczną szybkość pociągu, a nie iluzoryczną, lecz już na wstępie budzi obawę o wysokość tych stawek – przy założeniu „przerzucenia kosztów wysokich parametrów na tych, którzy z nich faktycznie korzystają).

Dariusz Antoniak
PKP Intercity S.A.

VII. Forum Kolejowe – Railway Business Forum

Rekomendacja Pana Wolańskiego w całości jest spójna i jako taka akceptowalna.

Dopracowania wymaga:

- zespół parametrów dla klasyfikacji linii dla ruchu towarowego – max 100km/godz i nacisk min 22,5 tony/oś jako maksymalna kategoria - wszystkie poniżej to kategoria niższa

- linie o prędkości 30km/godz i niższej powinny być uznane jako poza STANDARDEM i z upustem 50%

- przeanalizowanie formy ULGI INTERMODALNEJ

W pozostałych elementach propozycja w zakresie pociągo/ kilometrów i bruttotono/ kilometrów jest do przyjęcia.

Kluczem jest rekomendowane rozwiązanie jest zdjęcie z kosztów dostępu stawek amortyzacyjnych wynikających z modernizacji linii z funduszy UE , pożyczek bankowych Skarbu Państwa.

Zygmunt Siarkiewicz
CTL Logistics Sp. z o.o,