

I. Opinie na temat przypisywania kategorii linii kolejowej oraz wstępnych wniosków do projektu instrukcji kalkulacji stawek

1. Zarządców należy podzielić na dwie kategorie:

- a. małych (linie przemysłowe do 50 km/h) - wagi parametrów „koszty danej linii” 70%, „prędkość techniczna” w wysokości 10 % oraz „natężenie ruchu” w wysokości 20% [często są to bardzo krótkie szlaki po parę kilometrów – specyfika górnego śląska].
- b. dużych (prędkości powyżej 50 km/h) - wagi parametrów „prędkość techniczna” w wysokości 60 % oraz „natężenie ruchu” w wysokości 40% są wówczas optymalne.

Moim zdaniem nie będzie to sprzeczne z § 6 rozporządzenia - bo *opłata podstawowa, może być ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej.*

2. Linie kolejowe na górnym śląsku były budowane na prędkości do 40 km/h. Prędkość ta jest więc uzasadniona. Stan takiej infrastruktury kolejowej jest porównywalny ze stanem infrastruktury PKP PLK (czyli zły!).
3. Ze względu na różnice dopuszczalnej prędkości na odcinkach linii, należy przygotować odrębne kategorie dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych.
4. W odpowiedzi na pytanie „Czy do określenia natężenia ruchu powinny być brane dane historyczne (n-2), czy może planowana praca eksploatacyjna....?”, przytoczę moje ostatnie spostrzeżenia:

„Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych...”

„...Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów”

„ Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług ...”

Odpowiedź: Tak - zarządca zmuszony jest brać dane historyczne, bowiem w miesiącu marcu nie ma żadnych informacji od Przewoźników o potrzebach przewozowych na rok przyszły.

II. Wstępne wnioski do projektu instrukcji kalkulacji stawek

- 1) Dotyczące bazy kosztowej, w tym:
 - a) do bazy kosztów powinno uwzględniać się koszty związane z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych, o rekompensatę których ubiegać się mogą zarządcy. O ewentualną rekompensatę należałoby pomniejszyć bazę kosztową przyjętą do kalkulacji stawek po otrzymaniu zwrotu.
 - b) ze względu na specyfikę działalności małych zarządców infrastruktury nie możliwe jest stosowanie takich samych benchmarków jak dla PKP PLK.
 - c) na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury amortyzacja powinna być równa amortyzacji finansowej.
- 2) Mały zarządca infrastruktury nie otrzymuje dotacji – więc pytanie jest tylko dla PKP PLK.
- 3) Przy uwzględnieniu obecnych przepisów prawnych mały zarządca, pracę eksploatacyjną może określić tylko na podstawie danych historycznych – patrz na odpowiedź w części I pkt. 4.

W związku z reprezentacją małego zarządcy wypowiedziałem się uwzględniając kryteria: „mały prywatny” zarządca infrastruktury, spółka działająca na zasadach Kodeksu Spółek Handlowych, linie lokalne – przemysłowe, tylko pociągi towarowe, prędkość do 40 km/h.

*KLIM Czesław
„KPK-LK” sp. z o.o.*