



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Projekt stawek jednostkowych na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015**

Zespół ds. stawek jednostkowych  
opłat za dostęp i korzystanie  
z infrastruktury kolejowej



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Projekt stawek jednostkowych obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.**

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 12 marca 2014 r. przekazała Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego projekt stawek jednostkowych obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Na stronie internetowej PKP PLK S.A. opublikowano informację o przekazaniu do zatwierdzenia projektu stawek jednostkowych oraz pliki zawierające:**

- 1) Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 14 grudnia 2014 r. – projekt;
- 2) Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.;
- 3) Wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.;
- 4) Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. zawierające w szczególności:
  - planowane koszty,
  - wielkości wykonanej i planowanej pracy eksploatacyjnej i wielkości planowanych i wykonanych usług poza minimalnym pakietem.

Na podstawie § 16 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), o udostępnienie projektu stawek wraz z wykazem zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych na okres obowiązywania rjp 2014/2015, wystąpili następujący przewoźnicy:

- 1) PKP CARGO S.A.;**
- 2) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.**



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Podstawy prawne ...**

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych ustalono na podstawie przepisów Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594) i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274) z uwzględnieniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie o sygnaturze C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowała Instrukcję kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r., która uwzględnia spełnienie wymagań wynikających z orzeczenia ETS, czyli przewiduje w planowanej bazie kosztów jedynie te koszty, które mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.



## Zasady kalkulacji stawek jednostkowych

**Przy kalkulacji stawek jednostkowych 2014/2015 utrzymano zasady kalkulacji stawek do cennika 2013/2014 obejmujące:**

- 1) sposób ustalania planowanej bazy kosztów;**
- 2) brak dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej (minimalny dostęp, usługi związane z obsługą pociągów);**
- 3) sposób ustalania planowanej pracy eksploatacyjnej;**
- 4) strukturę cennika;**
- 5) zasady kategoryzacji linii kolejowych;**
- 6) liczbę i wielkości przedziałów całkowitych mas brutto pociągów;**
- 7) metodykę kalkulacji stawek jednostkowych.**



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Planowana baza kosztów**

**W celu ustalenia norm i zasad wyznaczenia stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej, opracowana została „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.”**

**Zgodnie z wymaganiem Prezesa UTK, instrukcja została zbadana przez ekspertów z dziedziny prawa i rachunkowości.**

**W konsekwencji wydane zostały następujące dokumenty:**

- Opinia prawna potwierdzająca zgodność instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych (...) z wyrokiem TSUE w sprawie C-512/10 oraz dyrektywami Unii Europejskiej,**
- Raport niezależnego biegłego poświadczający poprawność sporządzenia kalkulacji, w tym: planu kosztów kwalifikowanych (bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów), kosztów wyłączonych z kalkulacji, planu pracy eksploatacyjnej, stawek za dostęp do infrastruktury.**

**Powyższe dokumenty zostały przekazane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## Planowana baza kosztów

Planowana baza kosztów na 2015 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych dla rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- a) wykonania kosztów 2013 r.,
- b) wskaźników zmiany cen materiałów, energii, usług obcych (wynikające z „Wytycznych Ministra Finansów dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”) oraz wskaźników zmian wynagrodzeń, które uwzględniając prognozowany przeciętny poziom płac, a także założenia polityki kadrowej Spółki,
- c) informacji o istotnych zdarzeniach gospodarczych, które będą miały wpływ na wysokość kosztów poniesionych przez PKP PLK S.A. w 2015 r.,
- d) analizy udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania powyższych założeń. W kalkulacji kosztów na RJ 2014/2015 uwzględniane zostały koszty:
  - utrzymania,
  - prowadzenia ruchu kolejowego,

w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.



## **Istotne zdarzenia gospodarcze mające wpływ na wysokość kosztów w kalkulacji stawek dostępu**

**W kalkulacji kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów uwzględniono:**

- a) przejęcie 15 pracowników od PKP Intercity S.A, w celu realizacji zadań na posterunku GP i GP11 stacji Gdynia Postojowa,**
- b) koszty utrzymania centralnego systemu informacji pasażerskiej. W grudniu 2013 r. PKP PLK S.A. przejęła zarządzanie informacją pasażerską. Plan kosztów sporządzony został w oparciu o podpisane umowy z kontrahentami PKP PLK S.A.**



## Koszty usług za dostęp do infrastruktury kolejowej (w mln zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan	Projekt	Różnica	Różnica
		c. 2013/ 2014	c. 2014/ 2015	3-2	3/2
	1	2	3	4	5
1	Koszty bezpośrednie, w tym:	1 963,8	1 924,9	-38,9	-2,0%
1a	Utrzymanie linii	969,3	962,0	-7,3	-0,8%
1b	Prowadzenie ruchu kolejowego	923,8	962,9	39,1	4,2%
1c	Amortyzacja	70,7	0,0	-70,7	-100,0%
2	Koszty pośrednie	0,0	0,0	0,0	-
3	Koszty finansowe związane z obsługą kredytów	0,0	0,0	0,0	-
<b>5</b>	<b><u>Razem minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej</u></b>	<b>1 963,8</b>	<b>1 924,9</b>	<b>-38,9</b>	<b>-2,0%</b>
6	Dostęp do urządzeń zw. z obsługą pociągów	134,9	118,9	-16,0	-11,9%
<b>7</b>	<b><u>RAZEM OPŁATA PODSTAWOWA</u></b>	<b>2 098,7</b>	<b>2 043,8</b>	<b>-54,9</b>	<b>-2,6%</b>
<b>8</b>	<b><u>OPŁATA DODATKOWA</u></b>	<b>20,4</b>	<b>18,2</b>	<b>-2,2</b>	<b>-10,8%</b>
<b>9</b>	<b><u>SUMA OPŁATA PODSTAWOWA I DODATKOWA</u></b>	<b>2 119,1</b>	<b>2 062,0</b>	<b>-57,1</b>	<b>2,7%</b>





**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Koszty nieuwzględnione w kalkulacji stawek jednostkowych**

**Całkowita baza kosztowa została pomniejszona o koszty:**

- a) funkcjonowania Straży Ochrony Kolei,
- b) amortyzacji - do czasu opracowania algorytmów i narzędzi, które pozwolą na umarżenie środków trwałych na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, amortyzacja nie będzie kwalifikowana do kalkulacji kosztów,
- c) pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzeń i pochodnych pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- d) administracyjne,
- e) 1/2 kosztów przejazdów kolejowo-drogowych,
- f) nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, rezerwy na świadczenia pracownicze,
- g) grupy 45- pozostałe koszty rodzajowe, 46- podatki i opłaty, 47- rozliczenia wewnętrzne
- h) wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m. in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
- i) świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- j) sprzedaży innych usług na zewnątrz, w tym usług dodatkowych,
- k) narzutów kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności,
- l) usuwania skutków wypadków kolejowych,
- m) zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- n) wynagrodzeń i pochodnych związanych z porozumieniem w sprawie wdrożenia programu dobrowolnych odejść,
- o) nie związane bezpośrednio z przejazdem pociągów, tj. część kosztów:
  - utrzymania infrastruktury kolejowej,
  - prowadzenia ruchu kolejowego,
- p) koszty finansowe,
- q) pozostałe koszty operacyjne.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **System zachęt do optymalizacji kosztów**

**System zachęt został określony w „Umowie o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r.” zawartej z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. W umowie określone zostały:**

- **wymagania jakościowe (dot. zmniejszenia liczby wypadków, zmniejszenia czasu opóźnień pociągów z przyczyn leżących po stronie zarządcy),**
- **wymagania w zakresie racjonalizacji kosztów, zmniejszenia wysokości kosztów oraz efektywnego wydatkowania środków finansowych.**

**Zgodnie z umową, w przypadku wystąpienia:**

- **wypadku bądź poważnego wypadku ponad określony cel,**
  - **opóźnienia pociągu z przyczyn zależnych od zarządcy, który powoduje obniżenie punktualności kwalifikowanej,**
  - **obniżenia średniej prędkości na sieci,**
  - **nieterminowego przekazania dokumentów**
- naliczane są kary dla zarządcy.**



## Planowana praca eksploatacyjna = średnia z ostatnich 5 lat

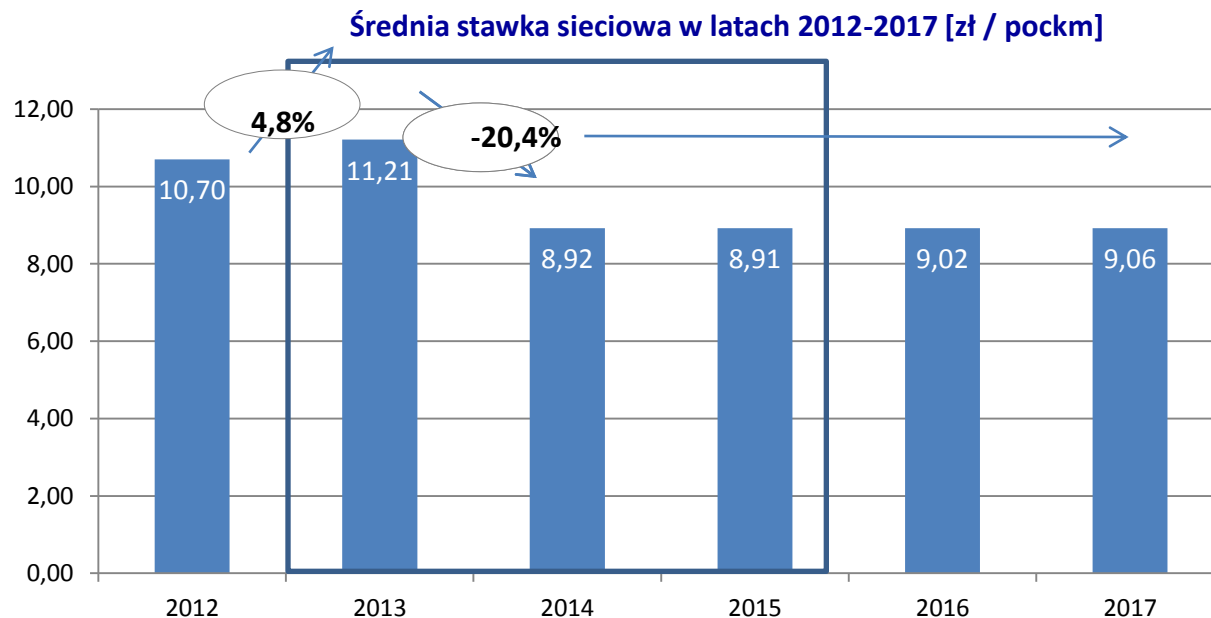
Wykonana i planowana praca eksploatacyjna [tys. pockm]

Lp.	Wyszczególnienie	Pociągi pasażerskie [tys. pockm]	Pociągi towarowe [tys. pockm]	Razem [tys. pockm]
1	Wykonanie 2009 r.	141 872	70 162	212 034
2	Wykonanie 2010 r.	145 195	75 846	221 041
3	Wykonanie 2011 r.	142 610	82 744	225 354
4	Wykonanie 2012 r.	142 343	72 411	214 754
5	Wykonanie 2013 r.	135 836	71 525	207 361
	Planowana praca eksploatacyjna na 2015 r. wyznaczona jako średnia arytmetyczna wykonanej pracy eksploatacyjnej z ostatnich 5 lat	141 572	74 539	216 110
	Planowana praca eksploatacyjna na 2014 r.	142 858	77 380	220 237
	Zmiana 2015/2014 [%]	-0,9%	-3,7%	-1,9%

Przy założeniu planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie wykonanej w 2013 r., średnia stawka sieciowa szacowana na rjp 2014/2015 wzrosłaby o 4,0% (w tym dla pociągów pasażerskich o 7,1%, a dla pociągów towarowych o 2,4%).



## Poziom stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej



Średnia stawka sieciowa szacowana na rjp 2014/2015 spadnie o 0,1% wobec 20,4 % spadku w roku ubiegłym. PKP PLK S.A. planuje utrzymać obecny poziom stawek na kolejne 3 rozkłady jazdy pociągów.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Szacowane średnie stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – rjp 2016/2017)

Wyszczególnienie	Rjp 2013/2014 wg założeń do kalkulacji stawek	Rjp 2014/2015 wg założeń do kalkulacji stawek	Zmiana % <b>2015/2014</b>	Rjp 2015/2016	Zmiana % 2016/2015	Rjp 2016/2017	Zmiana % 2017/2016
<b>Planowana baza kosztów</b>							
Koszty bezpośrednie stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [mln zł]	1 963,80	1 924,9	<b>-2,0%</b>	1 945,50	0,7%	1 943,70	-0,1%
<b>Planowana praca eksploatacyjna</b>							
Pasażerskie [mln pockm]	142,9	141,6	<b>-0,9%</b>	140,9	-0,5%	140,2	-0,5%
Towarowe [mln pockm]	77,4	74,5	<b>-3,7%</b>	74,6	0,2%	74,4	-0,4%
<b>Ogółem [mln pockm]</b>	<b>220,2</b>	<b>216,1</b>	<b>-1,9%</b>	<b>215,6</b>	<b>-0,2%</b>	<b>214,6</b>	<b>-0,4%</b>
<b>Planowana średnia stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej</b>							
Pasażerskie [zł/pockm]	<b>6,33</b> Wykonanie I-IV.2014 r.: <b>6,11</b>	6,51	<b>2,8%</b>	6,59	1,2%	6,61	0,3%
Towarowe [zł/pockm]	<b>13,70</b> Wykonanie I-IV.2014 r.: <b>13,71</b>	13,47	<b>-1,7%</b>	13,62	1,1%	13,67	0,4%
<b>Ogółem [zł/pockm]</b>	<b>8,92</b> Wykonanie I-IV.2014 r.: <b>8,71</b>	8,91	<b>-0,1%</b>	9,02	1,3%	9,06	0,3%



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Formuła ustalania stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Kalkulację stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przeprowadzana jest w oparciu o funkcje stawki uzależnione od średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas. Funkcja stawki dla danej kategorii  $n$  linii kolejowej zelektryfikowanej lub niezelektryfikowanej oraz dla  $i$ -tego przedziału masy pociągu ma następującą formułę:

$$f(M_i) = A_n + B_n * M_i$$

gdzie:

$A_n$  – parametr stały dla kategorii linii kolejowej  $n$  [zł/pockm] **niezależny od masy pociągu**,

$B_n$  – parametr różnicujący stawkę w ramach kategorii linii kolejowej  $n$  [zł/btkm] **zależny od masy pociągu**,

$M_i$  – średnia masa brutto pociągów w  $i$ -tym przedziale masy [tona].



Rodzaj stawki	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5

### Stawki dla linii niezelektryfikowanych

niezależna od masy pociągu (zł/pockm)	1,8590	2,6697	3,8351	5,4088	
zależna od masy pociągu (zł/1000 btkm)	5,3790	5,8587	6,8111	8,5716	

### Stawki dla linii zelektryfikowanych

niezależna od masy pociągu (zł/pockm)	2,2646	3,1217	4,3793	6,1236	7,2472
zależna od masy pociągu (zł/1000 btkm)	5,3790	5,8587	6,8111	8,5716	9,9486



## **Czynniki wpływające na wielkość i relacje pomiędzy stawkami jednostkowymi za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (1)**

Wpływ na wielkość stawek i relacje pomiędzy stawkami dla poszczególnych kategorii linii kolejowych i przedziałów mas brutto mają:

- 1) wielkość i struktura planowanych kosztów;
- 2) wielkość i struktura planowanej pracy eksploatacyjnej;
- 3) parametry referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej i masy brutto pociągów;
- 4) metodyka kalkulacji stawek jednostkowych.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Czynniki wpływające na wielkość i strukturę stawek jednostkowych (2)

Lp.	Czynniki wpływające na wielkość i strukturę stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej	RJP 2013/2014	RJP 2014/2015	% zmiana	Konsekwencje
1	Wielkość planowanych kosztów [mln zł]	1 963,8	1 924,9	-2,0%	Zmniejszenie poziomu stawek
2	Struktura planowanych kosztów				
2.1	Utrzymanie i amortyzacja [mln zł]	1 040,0	962,0	-7,5%	Zmniejszenie poziomu stawek
2.2	<b>Prowadzenie ruchu kolejowego [mln zł]</b>	<b>923,8</b>	<b>962,9</b>	<b>4,2%</b>	<b>Wzrost poziomu stawek; większy % wzrost stawek dla pociągów o mniejszych masach brutto</b>
3	Wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej [mln pockm]	220,2	216,1	-1,9%	Wzrost poziomu stawek
4	Struktura planowanej pracy eksploatacyjnej [%]				
4.1	<b>Udział pracy eksploatacyjnej dla mas &lt; 240 t</b>	<b>36,2%</b>	<b>37,1%</b>	<b>2,6%</b>	<b>Wzrost poziomu stawek</b>
4.2	<b>Udział pracy eksploatacyjnej dla mas &lt; 420 t</b>	<b>50,4%</b>	<b>60,2%</b>	<b>19,5%</b>	
4.3	<b>Udział pracy eksploatacyjnej dla mas ≥ 2500 t</b>	<b>7,7%</b>	<b>6,1%</b>	<b>-14,4%</b>	
4.4	Udział pracy eksploatacyjnej dla kategorii 1	4,8%	5,4%	13,1%	Zmniejszenie poziomu stawek
4.5	Udział pracy eksploatacyjnej dla kategorii 2	36,3%	31,8%	-12,4%	
4.6	Udział pracy eksploatacyjnej dla kategorii 3	31,3%	32,9%	5,1%	
4.7	Udział pracy eksploatacyjnej dla kategorii 4	20,7%	22,1%	6,8%	
4.8	Udział pracy eksploatacyjnej dla kategorii 5	6,9%	7,8%	13,2%	
5	Średnie dopuszczalne prędkości techniczne [km/h]				Zmiany stawek dla poszczególnych kategorii
5.1	Kategoria 1	37,5	38,5	2,7%	
5.2	Kategoria 2	55,3	56,7	2,5%	
5.3	Kategoria 3	78,5	82,5	5,1%	
5.4	Kategoria 4	112,2	116,9	4,2%	
5.5	Kategoria 5	137,7	138,3	0,4%	
6	Średnie masy brutto pociągów	686,4	649,5	-5,4%	Wzrost poziomu stawek





**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Czynniki wpływające na wielkość i strukturę stawek jednostkowych (3)

Lp.	Czynniki wpływające na wielkość i strukturę stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej	RJP 2013/2014	RJP 2014/2015	% zmiana	Konsekwencje
7	Charakterystyka struktury odcinków linii kolejowych wg kategorii dla pociągów pasażerskich				Zmniejszenie poziomu stawek
7.1	Udział pockm dla odcinków o kategorii zmienionej na wyższą:		12,5%		
7.1.1	o 1		10,2%		
7.1.2	o 2		2,3%		
7.2	Udział pockm dla odcinków o kategorii zmienionej na niższą:		6,4%		
7.2.1	o 1		6,4%		
8	Charakterystyka struktury odcinków linii kolejowych wg kategorii dla pociągów towarowych				Zmniejszenie poziomu stawek
8.1	Udział pockm dla odcinków o kategorii zmienionej na wyższą:		8,9%		
8.1.1	o 1		7,9%		
8.1.2	o 2		1,1%		Wzrost poziomu stawek
8.2	Udział pockm dla odcinków o kategorii zmienionej na niższą:		6,3%		
8.2.1	o 1		6,3%		
8.2.2	o 2		0,03%		
9	Struktury pracy eksploatacyjnej przewoźników				
9.1	Praca eksploatacyjna według kategorii odcinków linii kolejowych				Zmniejszenie poziomu stawek wraz ze wzrostem udziału pockm dla wyższych kategorii
9.2	Praca eksploatacyjna według przedziałów mas brutto				Zwiększenie poziomu stawek wraz ze wzrostem udziału pockm dla mniejszych mas brutto
10	<b>Metodyka kalkulacji stawek jednostkowych</b>			<b>Bez zmian</b>	



## Zmiany stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Pociągi pasażerskie

Odcinki linii kolejowych **zelektryfikowane (E)**

Masa brutto [t]	Kategorie linii				
	1	2	3	4	5
M<60	5,0%	5,2%	8,0%	7,7%	3,9%
60≤M<120	4,6%	4,9%	7,4%	7,4%	3,7%
120≤M<180	4,1%	4,5%	7,2%	7,2%	3,6%
180≤M<240	2,4%	3,4%	6,1%	6,2%	2,7%
240≤M<300	1,4%	2,2%	4,9%	5,2%	1,8%
300≤M<360	0,8%	1,8%	4,7%	4,9%	1,5%
360≤M<420	0,2%	0,9%	4,0%	4,3%	1,0%
420≤M<480	1,3%	2,2%	4,8%	5,1%	1,8%
480≤M<540	1,2%	1,8%	4,7%	5,0%	1,7%
540≤M<600	-1,1%	-0,3%	2,6%	3,2%	0,0%
600≤M<660	-0,7%	0,1%	3,0%	3,5%	0,3%
660≤M<720	-0,7%	0,3%	2,9%	3,5%	0,4%
720≤M<780	-0,9%	-0,3%	2,5%	3,1%	0,0%
780≤M<840	-0,9%	-0,3%	2,6%	3,2%	0,1%
840≤M<900	-1,8%	-0,8%	1,8%	2,5%	-0,6%
900≤M	-1,6%	-0,8%	1,8%	2,5%	-0,5%

Odcinki linii kolejowych **niezelektryfikowane (S)**

Masa brutto [t]	Kategorie linii				
	1	2	3	4	5
M<60	0,0%	1,0%	4,3%	3,9%	
60≤M<120	-0,9%	0,6%	4,0%	3,9%	
120≤M<180	-0,4%	0,9%	3,9%	3,9%	
180≤M<240	-1,3%	-0,3%	3,0%	3,0%	
240≤M<300	-2,4%	-0,9%	2,2%	2,4%	
300≤M<360	-2,4%	-1,3%	1,8%	2,2%	
360≤M<420	-3,0%	-1,8%	1,4%	1,7%	
420≤M<480	-1,4%	-0,4%	2,4%	2,8%	
480≤M<540	-1,5%	-0,5%	2,4%	2,8%	
540≤M<600	-3,7%	-2,6%	0,4%	1,0%	
600≤M<660	-3,0%	-2,0%	0,9%	1,4%	
660≤M<720	-2,8%	-1,8%	0,9%	1,5%	
720≤M<780	-3,3%	-2,2%	0,6%	1,2%	
780≤M<840	-3,1%	-2,1%	0,6%	1,4%	
840≤M<900	-3,7%	-2,8%	0,0%	0,7%	
900≤M	-3,5%	-2,5%	0,2%	0,9%	



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



# Zmiany stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

## Pociągi towarowe

Odcinki linii kolejowych **zelektryfikowane (E)**

Masa brutto [t]	Kategorie linii				
	1	2	3	4	5
M<60	5,0%	5,2%	8,0%	7,7%	3,9%
60≤M<120	4,6%	4,9%	7,4%	7,4%	3,7%
120≤M<180	4,1%	4,5%	7,2%	7,2%	3,6%
180≤M<240	2,4%	3,4%	6,1%	6,2%	2,7%
240≤M<300	1,4%	2,2%	4,9%	5,2%	1,8%
300≤M<360	0,8%	1,8%	4,7%	4,9%	1,5%
360≤M<420	0,2%	0,9%	4,0%	4,3%	1,0%
420≤M<480	1,3%	2,2%	4,8%	5,1%	1,8%
480≤M<540	1,2%	1,8%	4,7%	5,0%	1,7%
540≤M<600	-1,1%	-0,3%	2,6%	3,2%	0,0%
600≤M<660	-0,7%	0,1%	3,0%	3,5%	0,3%
660≤M<720	-0,7%	0,3%	2,9%	3,5%	0,4%
720≤M<780	-0,9%	-0,3%	2,5%	3,1%	0,0%
780≤M<840	-0,9%	-0,3%	2,6%	3,2%	0,1%
840≤M<900	-1,8%	-0,8%	1,8%	2,5%	-0,6%
900≤M<1000	-1,6%	-0,8%	1,8%	2,5%	-0,5%
1000≤M<1100	-2,4%	-1,5%	1,1%	1,8%	-1,2%
1100≤M<1200	-3,0%	-2,0%	0,6%	1,3%	-1,6%
1200≤M<1300	-2,0%	-1,1%	1,4%	2,2%	-0,8%
1300≤M<1400	-2,3%	-1,4%	1,0%	2,0%	-1,1%
1400≤M<1500	-2,3%	-1,6%	0,9%	1,8%	-1,2%
1500≤M<1600	-3,3%	-2,5%	0,0%	0,8%	-2,0%
1600≤M<1700	-2,7%	-2,0%	0,5%	1,4%	-1,6%
1700≤M<1800	-3,0%	-2,3%	0,2%	1,0%	-1,9%
1800≤M<1900	-3,1%	-2,3%	0,0%	0,9%	-2,0%
1900≤M<2000	-3,2%	-2,4%	-0,1%	0,8%	-2,1%
2000≤M<2100	-2,8%	-2,2%	0,2%	1,1%	-1,7%
2100≤M<2200	-3,5%	-2,8%	-0,4%	0,5%	-2,4%
2200≤M<2300	-3,6%	-2,9%	-0,6%	0,3%	-2,5%
2300≤M<2400	-3,1%	-2,4%	0,0%	0,8%	-2,0%
2400≤M<2500	-3,1%	-2,3%	0,0%	0,9%	-1,9%
2500≤M<2600	-3,6%	-3,0%	-0,6%	0,3%	-2,9%
2600≤M<2700	-3,9%	-3,2%	-0,9%	0,0%	-2,8%
2700≤M<2800	-3,2%	-2,5%	-0,3%	0,7%	-2,1%
2800≤M<2900	-3,7%	-3,0%	-0,7%	0,2%	-2,6%
2900≤M<3000	-3,8%	-3,1%	-0,8%	0,1%	-2,7%
3000≤M	-3,8%	-3,1%	-0,8%	0,1%	-2,7%

Odcinki linii kolejowych **niezelektryfikowane (S)**

Masa brutto [t]	Kategorie linii				
	1	2	3	4	5
M<60	0,0%	1,0%	4,3%		
60≤M<120	-0,9%	0,6%	4,0%		
120≤M<180	-0,4%	0,9%	3,9%		
180≤M<240	-1,3%	-0,3%	3,0%		
240≤M<300	-2,4%	-0,9%	2,2%		
300≤M<360	-2,4%	-1,3%	1,8%		
360≤M<420	-3,0%	-1,8%	1,4%		
420≤M<480	-1,4%	-0,4%	2,4%		
480≤M<540	-1,5%	-0,5%	2,4%		
540≤M<600	-3,7%	-2,6%	0,4%		
600≤M<660	-3,0%	-2,0%	0,9%		
660≤M<720	-2,8%	-1,8%	0,9%		
720≤M<780	-3,3%	-2,2%	0,6%		
780≤M<840	-3,1%	-2,1%	0,6%		
840≤M<900	-3,7%	-2,8%	0,0%		
900≤M<1000	-3,5%	-2,5%	0,2%		
1000≤M<1100	-4,2%	-3,2%	-0,5%		
1100≤M<1200	-4,5%	-3,6%	-0,9%		
1200≤M<1300	-3,4%	-2,5%	0,0%		
1300≤M<1400	-3,6%	-2,8%	-0,2%		
1400≤M<1500	-3,7%	-2,9%	-0,4%		
1500≤M<1600	-4,5%	-3,7%	-1,2%		
1600≤M<1700	-3,9%	-3,1%	-0,7%		
1700≤M<1800	-4,2%	-3,4%	-1,0%		
1800≤M<1900	-4,1%	-3,4%	-1,0%		
1900≤M<2000	-4,2%	-3,5%	-1,1%		
2000≤M<2100	-3,9%	-3,2%	-0,8%		
2100≤M<2200	-4,5%	-3,8%	-1,4%		
2200≤M<2300	-4,5%	-3,8%	-1,5%		
2300≤M<2400	-4,0%	-3,3%	-1,0%		
2400≤M<2500	-3,9%	-3,2%	-0,9%		
2500≤M<2600	-4,5%	-3,8%	-1,5%		
2600≤M<2700	-4,7%	-4,0%	-1,7%		
2700≤M<2800	-3,9%	-3,3%	-1,0%		
2800≤M<2900	-4,4%	-3,8%	-1,5%		
2900≤M<3000	-4,5%	-3,9%	-1,6%		
3000≤M	-4,5%	-3,8%	-1,5%		



## Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi związane z obsługą pociągów

Nazwa usługi	Zmiany % planowanych wielkości (2015/2014):		Stawka jednostkowa [zł]:		Zmiana % (2015 /2014)
	kosztów	usług	Cennik 2013 /2014	Projekt 2014/2015	
Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo [km]	↗	→	0,96	1,08	12,5%
Dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:					
korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa [wag.]	↘	↘	12,03	12,89	7,1%
Dostęp do terminali towarowych dla:					
a) pojazdów kolejowych luzem [km]	↗	↘	1,01	1,12	10,9%
b) pociągów lub składów manewrowych [km]	↗	↘	7,26	8,02	10,5%
Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe [wag.]	↘	↘	13,6	12,82	-5,7%
Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów [poc.]	↘	↘	65,69	64,73	-1,5%
Korzystanie z torów postojowych [godz.]	↗	→	1,18	1,21	2,5%
Korzystanie z torów do czynności ładunkowych [godz.]	↘	↘	10,33	10,78	4,4%



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Zmiany stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów w stosunku do stawek na rjp 2013/2014

Wyszczególnienie	Podkategoria	Stawka za informowanie podróżnych	B	E	D	C	A	Średnia stawka
Bez zapowiedzi megafonowych	I	-	-4,8%	-18,0%	-19,2%	2,1%	<b>22,6%</b>	-9,4%
	II	-	-5,8%	-18,1%	-19,9%	1,4%	<b>22,2%</b>	
	III	-	-6,2%	-18,8%	-20,3%	1,1%	<b>21,3%</b>	
Z zapowiedziami megafonowymi	I	<b>9,8%</b>	3,6%	-4,7%	-7,1%	4,6%	<b>19,0%</b>	-2,6%
	II		2,3%	-6,1%	-8,9%	3,8%	<b>19,2%</b>	
	III		0,4%	-9,5%	-12,1%	2,8%	<b>19,4%</b>	
Z zapowiedziami i obsługą urządzeń informacji wizualnej	I	<b>9,3%</b>	3,8%	-4,0%	-6,3%	4,7%	<b>18,5%</b>	-2,2%
	II		2,6%	-5,4%	-8,1%	3,8%	<b>18,7%</b>	
	III		0,7%	-8,8%	-11,4%	2,9%	<b>19,1%</b>	

Nie ma takich stacji

**Podkategorie:** III - przystanki, których perony mają utwardzoną nawierzchnię o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie; II - przystanki niespełniające warunków dla kategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię; I - przystanki niespełniające warunków dla wyższych kategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający.

**Kategorie:** B - stacje i przystanki aglomeracyjne; E - pozostałe; D - o znaczeniu lokalnym; C - o znaczeniu regionalnym; A - największe stacje pasażerskie



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Liczba stacji i przystanków na których przewidywane jest udostępnianie peronów

Wyszczególnienie	Podkategoria	Suma	B	E	D	C	A	Suma
Bez zapowiedzi megafonowych	I	1 634	11	651	17	0	0	679
	II		18	625	42	0	0	685
	III		30	209	31	0	0	270
Z zapowiedziami megafonowymi	I	1 218	21	128	53	12	0	214
	II		63	239	195	42	3	542
	III		110	186	129	37	0	462
Z zapowiedziami i obsługą urządzeń informacji wizualnej	I	63	0	0	0	3	1	4
	II		4	0	2	9	9	24
	III		15	0	5	8	7	35
<b>Suma</b>		<b>2 915</b>	<b>272</b>	<b>2 038</b>	<b>474</b>	<b>111</b>	<b>20</b>	<b>2 915</b>
<b>Udział stacji i przystanków:</b>			<b>9,3%</b>	<b>69,9%</b>	<b>16,3%</b>	<b>3,8%</b>	<b>0,7%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Udział planowanych postojów:</b>			<b>30,9%</b>	<b>37,0%</b>	<b>17,4%</b>	<b>9,1%</b>	<b>5,6%</b>	<b>100,0%</b>

**Podkategorie:** III - przystanki, których perony mają utwardzoną nawierzchnię o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie; II - przystanki niespełniające warunków dla kategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię; I - przystanki niespełniające warunków dla wyższych kategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający.

**Kategorie:** B - stacje i przystanki aglomeracyjne; E - pozostałe; D - o znaczeniu lokalnym; C - o znaczeniu regionalnym; A - największe stacje pasażerskie



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Stawki jednostkowe za usługi dodatkowe

Lp.	Nazwa usługi	Stawka wg cennika 2014 [zł]	Stawka wg projektu cennika 2015 [zł]	Zmiana % w stosunku do cennika 2014
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:			
	1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną [zł]:			
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (...)	81,53	86,00	5,5%
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (...)	533,70	534,80	0,2%
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	1 250,74	1 346,00	7,6%
	2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru(...) – zł/godz.	31,39	34,67	10,4%
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu – zł/godz.	46,48	52,84	13,7%
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy pociągów – zł/pockm	0,33	0,26	-21,2%
4	Udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	77,87	79,82	2,5%
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK – zł/stronę	5,00	5,00	0,0%

**W 2013 r.  
1 przewoźnik  
zamówił 1 raz  
tę usługę.**



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym ...**

Głównym celem Ustawy z dnia 24 kwietnia 2014 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (poz. 644) jest wprowadzenie rozwiązań umożliwiających:

- finansowanie działalności zarządcy infrastruktury kolejowej na nowych zasadach, niezbędnych do właściwego wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-512/10,
- usunięcie luki w prawie polegającej na braku regulacji sytuacji, kiedy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówi zatwierdzenia stawek jednostkowych,
- wyeliminowanie z systemu prawnego regulacji, które powodują generowanie po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej nieuzasadnionych strat finansowych poprzez uchylene art. 15 ust. 7 Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” *(Wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PLK SA; związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu.)*





**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Projekt nowego rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej ...**

Projekt nowego rozporządzenia, oprócz wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości poprzez określenie kosztów, jakie nie mogą być przyjęte do kalkulacji stawek, przewiduje również:

- wdrożenie dyrektywy 2012/34 w zakresie, w jakim jest to możliwe przy obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym,
- wprowadzenie przepisów umożliwiających podnoszenie opłat poprzez zastosowanie składnika stawki jednostkowej, określonego po przeprowadzeniu przez zarządcę badań rynku w odniesieniu do wybranych rodzajów przewozów, o wielkości nie powodującej istotnych zmian na rynku,
- określenie ww. składnika o wartości 0 zł/pocmk dla przewozów, dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej oraz dla przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych,
- określenie częstotliwości badań rynku – nie rzadziej niż raz na 3 lata,
- segmenty przewozów, jakie co najmniej powinny być uwzględnione w badaniach rynku.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



## **Wdrożenie Dyrektywy 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ...**

Państwa członkowskie powinny wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w terminie do dnia **16 czerwca 2015 r.**

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja Europejska przyjmie środki **ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów.**

Zarządca infrastruktury kolejowej będzie mógł podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad przez okres **nie dłuższy niż cztery lata** po wejściu w życie przyjętych przez Komisję aktów wykonawczych.

W przypadku przyjęcia przez organy UE, regulacji dotyczących kosztów innych niż zawarte w nowym rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, będzie ono musiało być dostosowane do wydanego aktu wykonawczego do art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*



**Dziękuję za uwagę**