

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/oplaty-za-dostep-do-in/zespol-ds-stawek-za-do/1141,Osme-spotkanie-Zespolu-do-spraw-stawek-jednostkowych-oplat-za-dostep-i-korzystan.html>
19.04.2024, 01:05

Ósme spotkanie Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej - 30.01.2012

W dniu 30 stycznia 2012 roku w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyło się ósme spotkanie *Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej*.

Na spotkaniu, w którym uczestniczyło 27 przedstawicieli różnych podmiotów działających na rynku transportu kolejowego, przedstawiono trzy prezentacje:

1. Model wyliczeń - uproszczona metoda relatywnej oceny obciążeń drogi kolejowej.
2. Najważniejsze Uwagi do Projektu Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.
3. Zarządzanie Infrastrukturą Kolejową w Polsce - na podstawie prawa polskiego i wspólnotowego.

Na początku spotkania, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, Członkowie Zespołu zapoznali się z przedstawioną prezentacją zatytułowaną „Model wyliczeń - uproszczona metoda relatywnej oceny obciążeń drogi kolejowej”. W modelu zaprezentowano 11 przykładowych wyliczeń ekwiwalentnej masy pociągu dla dwóch rodzajów pociągów (pasażerskiego i towarowego) oraz używanego taboru (lokomotywy i wagonów, w tym dla EZT i szynobusów). Wyliczenia wykonano dla różnych mas brutto wagonów i lokomotywy, różnej liczby wagonów i liczby osi oraz nacisku na oś i różnych prędkości maksymalnych pociągu. Zaprezentowano porównanie wyliczenia masy ekwiwalentnej dla pociągu pasażerskiego i towarowego o tej samej masie i prędkości maksymalnej, ale różniących się liczbą wagonów i naciskiem na oś. Z wykazanych wyliczeń wynika, że ekwiwalentna masa pociągu pasażerskiego jest wyższa od ekwiwalentnej masy pociągu towarowego.

W drugiej prezentacji omówione zostały zgłoszone przez przedstawicieli rynku kolejowego uwagi dotyczące przedstawionego na stronie internetowej UTK „Projektu instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej”. Zgłoszone uwagi dotyczyły zgodności zaproponowanych rozwiązań z prawem krajowym i wspólnotowym, prawnego umocowania Instrukcji, alokacji dotacji na poszczególne rodzaje

kosztów, kwestii uwzględniania kosztów finansowych w kalkulacji stawek jednostkowych, określeniu kryteriów efektywności zarządcy itp. Uzgodniono, że wszystkie zgłoszone uwagi będą przeanalizowane w dalszych pracach nad Instrukcją. Instrukcja zostanie wprowadzona jako obowiązująca dopiero po dokonaniu odpowiednich analiz i zmian w obowiązującym prawie, jak również po akceptacji przez rynek kolejowy. Nastąpi to najwcześniej dla wniosków składanych na rozkład jazdy pociągów 2013/2014.

Trzecia prezentacja zatytułowana „Zarządzanie Infrastrukturą Kolejową w Polsce - na podstawie prawa polskiego i wspólnotowego”, dotyczyła zdefiniowania w świetle przepisów krajowych i wspólnotowych pojęć: infrastruktura kolejowa (w tym infrastruktura punktowa), zarządca infrastruktury kolejowej. Zaprezentowano różnice w ustawowym zdefiniowaniu linii kolejowych, którymi zarządzają zarządcy infrastruktury kolejowej od bocznic kolejowych. Stanowiło to próbę odpowiedzi na zadane na poprzednim spotkaniu pytanie: Czy podmiot zarządzający kilkunastoma kilometrami linii musi być zarządcą infrastruktury (z obowiązkiem przedstawiania kalkulacji stawek jednostkowych opłat) czy może być udostępniającym bocznicę kolejową.

W trakcie dyskusji jaka wywiązała się po przedstawieniu powyższych prezentacji zwrócono uwagę na szereg nieprawidłowości występujących na rynku kolejowym, np. czy PKP CARGO S.A. dzierżawiące infrastrukturę punktową jest zarządcą czy nie?

Przedyskutowano problem ustalania kategorii linii kolejowych - czy kategoria powinna być ustalana dla całej linii kolejowej czy dla poszczególnych odcinków tej linii. Wskazano na trudności w ustaleniu jednej kategorii dla całej długości. Przewoźnicy pasażerscy, szczególnie PKP Intercity S.A. jest zwolennikiem jednej kategorii na całej długości, natomiast przewoźnicy towarowi a także część przewoźników pasażerskich (m.in. Arriva RP Sp. z o.o.) jest zwolennikiem kategorii dla poszczególnych odcinków linii kolejowej.

Prof. H. Bałuch zwrócił uwagę, że mnożenie parametrów mających wpływ na degradację drogi kolejowej jakie można uwzględnić przy kalkulacji stawek jednostkowych opłat może prowadzić do efektu zaciemnienia sposobu kalkulacji i wcale nie musi zadowolić wszystkich uczestników rynku. Zdecydowano, że UTK podejmie wraz z PKP PLK S.A. próbę określenia faktycznie ponoszonych kosztów związanych z ruchem pasażerskim i towarowym oddzielnie dla każdego rodzaju ruchu. Przeprowadzona dyskusja wskazała na duże rozbieżności w oczekiwanych zmianach przez przewoźników pasażerskich i towarowych. Zwrócono także uwagę na konieczność uwzględnienia interesów zarządcy kolejowego.

Termin następnego spotkania Zespołu ds. stawek ustalony zostanie po przeanalizowaniu załączonych prezentacji przez zainteresowane strony i zgłoszeniu przez Członków Zespołu tematów do dyskusji w szerszym gronie. Data i miejsce spotkania zostaną ogłoszone na stronie

internetowej UTK.

PLIKI DO POBRANIA

[\[xls\] Model wyliczeń - uproszczona metoda relatywnej oceny obciążeń drogi kolejowej \(67 KB\)](#)

[\[ppt\] Uwagi do projektu instrukcji - 30_01_12 \(431 KB\)](#)

[\[ppt\] Zarządzanie Infrastrukturą Kolejową w Polsce na podstawie prawa polskiego i wspólnotowego \(358 KB\)](#)