

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/oplaty-za-dostep-do-in/zespol-ds-stawek-za-do/4560,Trzynaste-spotkanie-Z-espolu-ds-stawek-jednostkowych-oplat-za-dostep-do-infrastru.html>  
19.04.2024, 23:51

## Trzynaste spotkanie Zespołu ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej - 23.05.2014 r.

W dniu 23 maja 2014 roku w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego, w ramach Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, odbyło się spotkanie poświęcone wyjaśnieniu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) wątpliwości i uwag zgłoszonych przez podmioty rynku kolejowego w pismach przedłożonych w ramach prowadzonego przez Urząd Transportu Kolejowego postępowania administracyjnego na wniosek PKP PLK z dnia 11 marca 2014 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015.

W spotkaniu udział wzięło 14 przedstawicieli pasażerskich i towarowych przewoźników kolejowych, organizatorów transportu publicznego oraz organizacji społecznych skupiających przewoźników działających na rynku transportu kolejowego, którzy przekazali swoje opinie dotyczące projektu stawek jednostkowych opłat na 2015 r. przedłożonego do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Na wstępie spotkania, przedstawiciele PKP PLK zaprezentowali projekt cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, ze szczególnym wyjaśnieniem: podstaw prawnych uwzględnionych w trakcie kalkulacji stawek, sposobu budowania bazy kosztowej przyjętej do kalkulacji, metodyki kalkulacji stawek jednostkowych. Wyjaśniono szczegółowo przyczyny wzrostu stawek jednostkowych dla przewoźników pasażerskich (głównie regionalnych).

Zgodnie z przedstawioną prezentacją planowana baza kosztów na 2015 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- wykonania kosztów 2013 r.,
- wskaźników zmiany cen materiałów, energii, usług obcych oraz wskaźników zmian wynagrodzeń, informacji o istotnych zdarzeniach gospodarczych, które będą miały wpływ na wysokość kosztów poniesionych przez PKP PLK w 2015 r.,
- analizy udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania powyższych założeń.

W kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej uwzględnione zostały koszty:

- utrzymania,
- prowadzenia ruchu kolejowego,

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

Nadrzędną zasadą, którą kierował się PKP PLK przy planowaniu bazy kosztów, było wyznaczenie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.

Planowana praca eksploatacyjna na 2015 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 została wyznaczona z wykorzystaniem średniej z wykonania pracy eksploatacyjnej 5 ostatnich zakończonych lat (2009 - 2013), odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych.

W prezentacji przedstawiono czynniki mające wpływ na wielkość i relacje pomiędzy stawkami jednostkowymi za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Należą do nich:

- wielkość i struktura planowanych kosztów,
- wielkość i struktura planowanej pracy eksploatacyjnej,
- parametry referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej i masy brutto pociągów,
- metodyka kalkulacji stawek jednostkowych.

Zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2014/2015 nie uległa zmianie w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy.

Struktura cennika, w stosunku do struktury aktualnie obowiązującego na rjp 2013/2014, nie uległa zmianie i opiera się o 37 przedziałów: dla mas brutto wszystkich pociągów o masie mniejszej od 900 ton - co 60 ton, a dla pociągów towarowych o masie powyżej 900 ton - co 100 ton.

W wyniku powyższych działań PKP PLK średnia planowana stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obniżona zostanie w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika o 0,1%, w tym dla pociągów towarowych o 1,7 %, a dla pociągów pasażerskich planowany jest wzrost o 2,8 %. PKP PLK planuje utrzymać obecny poziom stawek na kolejne trzy rozkłady jazdy pociągów.

Zaprezentowane zostały także zmiany wysokości stawek jednostkowych opłat za dostęp i

korzystanie z peronów w stosunku do stawek obowiązujących na rozkład jazdy pociągów 2013/2014. Dla większości stacji stawki ulegają obniżeniu nawet do ok. 20 %, podwyższeniu ulegają dla największych stacji pasażerskich, szczególnie dla stacji bez zapowiedzi megafonowych, których wg PKP PLK nie ma.

Po prezentacji wywiązała się dyskusja, w której przedstawiciele przewoźników wskazali na faktyczne zmiany opłat w przedziałach mas brutto uruchamianych przez nich pociągów i na obsługiwanych trasach.

W wystąpieniach podkreślano wzrost stawek jednostkowych dla przewoźników pasażerskich (głównie regionalnych).

Poruszono sprawę uwzględniania kosztów trakcji elektrycznej w kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych i obciążaniem takimi stawkami przewoźników wykorzystujących tabor spalinowy na liniach zelektryfikowanych oraz niekorzystnych rozwiązań prawnych w tym zakresie.

Dyskutowany również był sposób kategoryzacji linii z uwzględnieniem prowadzonych przez PKP PLK prac remontowo-naprawczych oraz ograniczeń wynikających z tych działań.

Odnosząc się do powyższych zarzutów Przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego zrzeszającej zarówno przewoźników kolejowych rzecz jak i osób podkreślił, że obserwowany trend zmian wysokości stawek jednostkowych dla pociągów pasażerskich i towarowych jest zgodny z oczekiwaniem przewoźników towarowych, którzy dotychczas ponosili zawyżone koszty dostępu do infrastruktury. Zwrócił przy tym uwagę, że na części linii kolejowych ruch kolejowy nie odbywa się okresowo w ciągu doby, co może być istotne w określaniu przez PKP PLK średniodobowego natężenia przyjmowanego do kategoryzacji linii.

Zgodnie z oświadczeniem PKP PLK, zaproponowany cennik odzwierciedla strukturę przewozów pasażerskich i towarowych, odzwierciedlających faktyczne wykorzystanie infrastruktury kolejowej i ponoszone przez PKP PLK koszty na jej udostępnianie.

Przedstawiciel PKP PLK poinformował, że podstawową zasadą jaką kierowano się przy kalkulacji stawek jednostkowych było przyjęcie do kalkulacji kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przy zapewnieniu transparentności tej kalkulacji, stabilizacji systemu opłat oraz zachowaniu zasady równego traktowania przewoźników kolejowych na całej zarządzanej przez PKP PLK sieci kolejowej. Podkreślono, że obecny poziom stawek jednostkowych plasuje Polskę w środku wysokości średnich stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych w Europie.

Należy zauważyć, że przedstawiona prezentacja dowodzi opracowania projektu cennika zgodnie

z zasadami przyjętymi przez Zarządcę w roku ubiegłym i świadczy o realizacji polityki stabilizacji stawek jednostkowych. Natomiast działania PKP PLK polegające na publikacji na jego stronie internetowej oraz przedstawieniu w prezentacji szerokich materiałów informacyjnych z zakresu kalkulacji stawek spełniają oczekiwania postulowane przez rynek w zakresie przejrzystości systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W trakcie dyskusji poruszono także sprawę kosztów dostępu dla pociągów intermodalnych. W opinii przedstawiciela PKP PLK, pociągi intermodalne powinny korzystać ze stawek jednostkowych kalkulowanych na tych samych zasadach co stawki dla innych przewoźników, a zgodnie z projektem nowego rozporządzenia nastąpi zmiana zasad udzielania ulg. W myśl nowej dyrektywą ulga będzie udzielana po otrzymaniu przez zarządcę odpowiednich środków na ten cel.

Omawiano również sprawę kontynuacji prac Zespołu do spraw stawek powołanego dla opracowania jednolitej instrukcji kalkulacji stawek dla wszystkich przewoźników korzystających z infrastruktury PKP PLK. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że istnieją duże rozbieżności w stanowiskach przewoźników, w szczególności w związku z przewozem osób i rzeczy.

Poniżej link do prezentacji PKP PLK.

## PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] Zespół ds. stawek - 23.05.2014 r. \(1.14 MB\)](#)