

IESz1-070-1/2017

Warszawa, 22 maja 2017r.

Dot.: zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
Departament Kolejnictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

W związku z postulatem strony społecznej dotyczącym uzależnienia stawek dostępu od częstotliwości kursowania pociągów, zgłoszonym na posiedzeniu Podzespołu ds. przewozów pasażerskich, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawia następujące stanowisko:

W cennikach od rjp 2009/2010 do rjp 2016/2017 wielkość stawek jednostkowych była uzależniona od dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz od natężenia ruchu pociągów. Tak więc dotychczas obowiązywała zasada, że „tam gdzie większa liczba pociągów, stawki dostępu powinny być większe”, odwrotna do zaproponowanej przez stronę społeczną.

Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej:

„§ 6. Opłata podstawowa, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, jest 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 uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu i całkowitej masy brutto pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu.”

Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej:

„§ 7. 1. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.”

Kategoria linii kolejowej ustalana była jako zaokrąglona do liczby całkowitej z przedziału <1,5> średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych – waga 60%,

- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów na 1 km toru – waga 40%.

Przedziały wartości dla poszczególnych kategorii zestawiono w poniższej tabelicy:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Dopuszczalna prędkość techniczna dla poc. pasażerskich	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
Dopuszczalna prędkość techniczna dla poc. towarowych	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km toru	$0 \leq N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

Według obowiązującego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:

„§ 21. 1. Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

2. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

3. Część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

- 1) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- 2) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

4. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

5. Zarządca definiuje kategorie linii kolejowych w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe tak, aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

6. Kategorię linii kolejowych, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

(...)

11. Zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- 3) *planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.*

Kategorie odcinków linii kolejowych do kalkulacji stawek na rjp 2017/2018 ustalono na podstawie dopuszczalnej prędkości uwzględniającej ograniczenia stałe. Przyjęto następujące przedziały wartości dopuszczalnych prędkości:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów dla kategorii:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pasażerskich składów wagonowych	$V_{max} > 120$	$100 < V_{max} \leq 120$	$80 < V_{max} \leq 100$	$40 < V_{max} \leq 80$	$0 < V_{max} \leq 40$

Zastosowanie zasady polegającej na tym, żeby „wysokość stawki uzależnić od częstotliwości kursowania pociągów (tam gdzie większa liczba pociągów, stawki dostępu powinny być mniejsze, gdyż to spowoduje wzrost liczby pasażerów)” jest niezasadne, gdyż byłoby uznane przez Prezesa UTK zatwierdzającego stawki jednostkowe opłaty podstawowej, za niezgodne z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Większa częstotliwość kursowania pociągów generuje większe koszty (§ 21 ust. 5) oraz stawka jednostkowa powinna rosnąć wraz ze wzrostem parametrów linii kolejowej (§ 21 ust. 11).

Nawet gdyby nie było ww. zapisów w rozporządzeniu z 7 kwietnia 2017 r., to zastosowanie zaproponowanej zasady byłoby sprzeczne z ogólną zasadą stosowaną przez europejskich zarządców infrastruktury kolejowej, że stawki jednostkowe są wyższe dla linii kolejowych o wyższym standardzie, który to wyższy standard z reguły jest zapewniany na liniach o większej częstotliwości kursowania pociągów.

Należy również stwierdzić, że brak wpływu natężenia ruchu na kategorię linii kolejowej, wprowadzony rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r., wpłynął na zmianę kategorii w stosunku do kategorii wyznaczonej według wcześniej obowiązujących zasad powodując zmniejszenie stawek jednostkowych dla linii kolejowych o dużym natężeniu ruchu (ma to miejsce w projekcie cennika 2017/2018 np. dla linii kolejowych w obrębie aglomeracji charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu).

WICEPREZES ZARZĄDU
 Dyrektor ds. Eksploatacji

 Marek Olkiewicz