

# Zasady udostępniania linii kolejowych przewoźnikom kolejowym

**Praktyczne wdrożenie pobierania opłat za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom kolejowym nastąpiło w Polsce z początkiem 1999 r. Metodyka obliczania wysokości opłat oparta została na rozporządzeniu MTiGM z 12 sierpnia 1998 r. Zasady udostępniania wynikały z uregulowań własnych PKP, przy których opracowaniu oparto się głównie na przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy „Prawo przewozowe”.**

Wzajemne stosunki i sposoby rozliczania pomiędzy zarządzającą infrastrukturą linii kolejowych Dyrekcją Infrastruktury Kolejowej i przewoźnikami, tj. Dyrekcjami Przewozów Pasażerskich, Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO oraz innym mniejszymi przewoźnikami PKP, ustalono w porozumieniach, mających charakter umów cywilnoprawnych. Określały one:

- 1) przedmiot, wielkość i zakres usług świadczonych w ramach udostępniania,
- 2) wartość i cenę usług, z wydzieleniem dostaw oraz dystrybucji i przesyłu energii elektrycznej na cele trakcyjne,
- 3) sposób ujęcia w rozliczeniach elementów jakościowych i tzw. usług dodatkowych, nie objętych pakietem podstawowym,
- 4) sposób przeprowadzania rozliczeń i korekt,
- 5) ważniejsze zasady udostępniania – wyraźne odniesienie do elementów bezpieczeństwa ruchu, poszanowania wzajemnych interesów zarządu kolei i przewoźnika.

Z uwagi na pozostawanie przewoźników i zarządzającego infrastrukturą w strukturach tego samego przedsiębiorstwa, odstąpiono od naliczania zysku, jak również VAT.

Rozliczenia prowadzono z wykorzystaniem jednostkowych stawek opłat, wyznaczonych przez odpowiednie przeliczenie:

- kosztów uzasadnionych, poniesionych na zarządzanie, prowadzenie ruchu i utrzymanie poszczególnych odcinków linii kolejowych,
- pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, wykonanej na tych odcinkach w poprzednim okresie (np. dla 2000 r. stawkę jednostkową ustalono na podstawie kosztów i pracy eksploatacyjnej 1999 r., z uwzględnieniem inflacji).

Stawki jednostkowe wyliczono dla całej sieci PKP, dla każdego międzywęzłowego odcinka, odrębnie dla wszystkich ujmowanych w rozliczeniach kategorii pociągów.

Z przemnożenia stawki jednostkowej przez zaplanowaną na dany okres pracę eksploatacyjną i po uwzględnieniu rabatów i zniżek (udziela się je ze względu na wielkość pracy w danym okresie i liczbę okresów rozkładu jazdy, których wykorzystanie zapewnia przewoźnik), uzyskuje się kwotę opłaty, którą obciążany jest przewoźnik co miesiąc. Korekty, będące skutkiem różnic między pracą faktycznie wykonaną i zaplanowaną, uwzględnia się w kolejnych miesiącach.

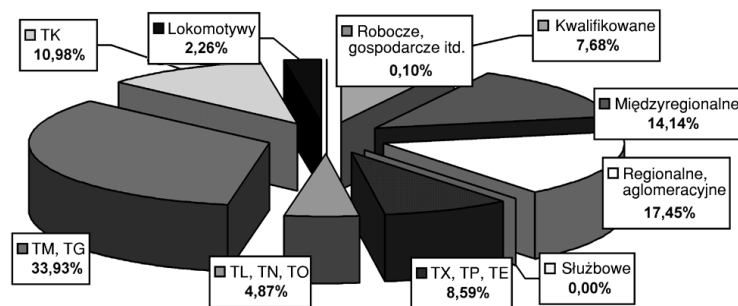
Udział w łącznych przychodach Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej PKP, pozyskiwanych w 2000 r. (plan) z tytułu udostępniania linii dla poszczególnych kategorii pociągów, przedstawiono na rysunku 1. Odnotowywane odchylenia w realizacji planu rocznego są nieznaczne.

W wyniku wejścia w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP, podjęto przekształcenia, w rezultacie których powstaną niezależne, działające według zasad handlowych spółki przewozowe.

Zarządem kolei, a więc udostępniającym linie, będzie wyodrębniona z PKP i działająca w ramach holdingu PKP S.A. spółka Polskie Linie Kolejowe S.A. – podmiot prawa, stanowiący własność państwa. Oznacza to, że relacje wzajemne pomiędzy koncesjonowanymi przewoźnikami (założyć trzeba, że obecne koncesje PKP zostaną przeniesione na spółki przewozów pasażerskich i towarowych, powstałe w wyniku przekształceń PKP) i spółką zarządzającą infrastrukturą, będą miały charakter typowy dla niezależnych podmiotów.

Warunki prawne w tym zakresie określają ustawy:

- 1) o komercjalizacji..., b) prowadzeniu działalności gospodarczej, 2) transporcie kolejowym, a także nowe – stanowiące wypełnienie delegacji danych Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej – wykonawcze akty prawne o charakterze rozporządzeń, regulujące zasady udostępniania, sposób wyznaczania opłat, zasady współdziałania różnych zarządów



Rys. 1. Przychody zarządzającego infrastrukturą według rodzajów pociągów

kolei, określające funkcje, uprawnienia oraz obowiązki tzw. regulatora i inne.

Główne założenia dla umów z przewoźnikami są następujące:

**1.** Zawarty w umowach zakres informacji opierać się będzie o obowiązujące normy prawne.

Umowa w kształcie, który omawiam, obowiązywać będzie do czasu wydania rozporządzenia przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, określającego szczegółowe zasady udostępniania linii kolejowych oraz współdziałania zarządów kolei pomiędzy sobą i z przewoźnikami kolejowymi.

**2.** Relacje przewoźników z zarządzającym infrastrukturą kolejową oparte będą na umowach sporządzanych według ujednoliconego wzoru. Stosunki umowne wystąpią zawsze, bez względu na status prawny przewoźników (spółka, przewoźnik prywatny itp.) oraz rodzaj wykonywanych przewozów.

**3.** W pierwszym etapie, generalnie, zarówno dla przewoźników krajowych, jak i zarządu kolei, tj. PLK S.A. – z uwagi na obecny ich standing finansowy – obecnie nie przewiduje się prawnych form zabezpieczenia wykonania zobowiązań (weksel, zadatek, zastaw, przewłaszczenie na zabezpieczenie itp.).

**4.** Rezygnuje się, poza wynikającym z uregulowań ogólnych, z wymagania od przewoźnika ubezpieczenia ładunków, środków transportowych, jego klientów.

**5.** Najważniejsze elementy stanowią:

*a) zdefiniowanie przedmiotu umowy* (szczegółowe określenie zakresu usług podstawowych w ramach udostępniania linii oraz usług o charakterze dodatkowym wykonywanych na zamówienie przewoźnika).

Przy definiowaniu przedmiotu umowy trzeba wyszczególnić: 1) dane z wniosku o udostępnienie po ich ostatecznym uzgodnieniu wzajemnym; 2) osoby i jednostki organizacyjne właściwe do współpracy, wraz z określeniem ich kompetencji i uprawnień do podejmowania zobowiązań; 3) regulaminy, instrukcje i zarządzenia, określające zasady prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania przewozów – jeżeli brak ogólnych przepisów prawa dotyczących tej problematyki; 4) zasady dokumentowania przejazdów; 5) procedury stosowane podczas robót zmieniających standardy techniczne linii; *b) określenie organizacji przejazdów i podstawowych obowiązków stron.*

Wskazać trzeba między innymi, że: 1) podstawę przejazdów na liniach kolejowych stanowi rozkład jazdy opracowany przez zarząd kolei dla zamówień złożonych przez przewoźników; 2) zarząd kolei ma prawo do odmowy dopuszczenia do przejazdu pojazdów szynowych nie spełniających wymagań określonych w przepisach; 3) zarząd kolei ma prawo – w celu zapewnienia bezpiecznego prowadzenia przejazdów – dokonywania czynności kontrolnych w odniesieniu do pojazdów szynowych przewoźnika i zatrudnionych przez niego pracowników; 4) zarząd kolei ma obowiązek powiadamiania przewoźnika o wszelkich ograniczeniach ruchowych uniemożliwiających planowany przejazd; 5) koszty wynikające z niedotrzymania zobowiązań wynikających z rozkładu jazdy ponosi winny zaistnienia takiej sytuacji;

*c) regulacje co do postępowania w razie wydarzeń i wypadków kolejowych.*

Komisja powypadkowa powołana przez zarząd kolei z udziałem przewoźnika ustala przyczyny wypadku kolejowego oraz odpowiedzialność za jego następstwa. Pokrycie kosztów naprawienia szkody i zwrotu nakładów poniesionych przy niesieniu pomocy następuje w zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym;

*d) określenie zasad i trybu regulowania należności za udostępnianie linii i wnoszenia innych opłat.*

Podstawę obciążenia przewoźnika należnościami za udostępnianie linii stanowi rozkład jazdy.

Możliwe jest kalkulowanie opłat za zamówione trasy według dwóch wariantów: 1) wariant I – rozliczenie według stawek jednostkowych dla poszczególnych odcinków linii – zalecany do stosowania w stosunku do małych przewoźników kolejowych; 2) wariant II – rozliczenie według średnich stawek jednostkowych dla całej sieci i poszczególnych kategorii pociągów – przewidziany dla rozliczania z dużymi przewoźnikami kolejowymi.

Podkreślić jednak trzeba, że: a) w obu wariantach nalicza się zysk i podatek VAT; b) kalkulacje wysokości opłat za udostępnianie linii w odniesieniu do zużycia energii elektrycznej na cele trakcyjne oraz kosztów jej dystrybucji i przesyłu prowadzone są odrębnie, rozliczenia zaś w tym zakresie – bezpośrednio pomiędzy przewoźnikami i kolejową spółką elektroenergetyczną; c) za tzw. przejazdy operatywne, pobierana jest dodatkowa opłata w wysokości 40%; d) za niewykonanie zamówionego przejazdu z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, pobierana jest opłata w wysokości 25% kwoty opłaty wyliczonej za przejazd; e) w przypadku skrócenia trasy przejazdu z winy przewoźnika, zobowiązany jest on do wniesienia pełnej kwoty odpłatności za udostępnienie linii dla całej zamówionej trasy przejazdu; f) przewoźnik może zrezygnować z zamówionej trasy bez konsekwencji finansowych, jeżeli dokona tego w terminie do 25 dnia miesiąca poprzedzającego realizację; g) opłaty za usługi dodatkowe zamówione przez przewoźnika naliczana się według odrębnych (indywidualnych) kalkulacji;

*e) wskazanie sposobu rozliczania należności.*

Usługi podstawowe i dodatkowe rozliczane będą w miesięcznych okresach rozliczeniowych na podstawie faktur VAT; zobowiązania będą płatne w terminie 14 dni od daty wystawienia faktury; za opóźnienia w regulowaniu należności będą naliczane odsetki ustawowe.

Zakłada się, iż umowa:

- 1) zawierana będzie na czas określony (obowiązywania rozkładu jazdy),
- 2) mieć będzie charakter poufny,
- 3) będzie mogła być aneksowana jedynie za zgodą stron,
- 4) ulega rozwiązaniu ostatniego dnia obowiązywania koncepcji w przypadku jej utraty przez przewoźnika, przy czym uprawnienia uzyskane przez przewoźnika w wyniku umowy o udostępnianie są niezbywalne.

Przewozy w ramach udostępniania realizowane są/będą według rozkładu jazdy, sporządzanego na podstawie wniosku

sków składanych przez przewoźników, z uwzględnieniem możliwości eksploatacyjnych zarządu kolei. Rozkład jazdy stanowić będzie załącznik do umowy.

W przypadku, gdy po stronie przewoźnika wystąpią potrzeby doraźne, zarząd kolei umożliwi ich realizację, gdy nie narusza to interesów innych przewoźników, jednocześnie zaś nie powoduje zagrożeń dla bezpieczeństwa, warunków pracy eksploatacyjnej itd. Przyjmuje się też możliwość rezerwowania przez przewoźnika przejazdów dla przyszłych okresów, przy czym zawsze tego rodzaju rezerwacja będzie odpłatna.

Spory dotyczące umowy rozstrzygane będą w drodze negocjacji pomiędzy stronami. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, spory rozstrzygane będą przez sąd miejscowo właściwy dla siedziby zarządu kolei (gdy spór wystąpi pomiędzy podmiotami działającymi w holdingu PKP, obowiązywać będą procedury właściwe dla tego holdingu).

W umowie wskazane będą wzajemne zobowiązania stron do:

- 1) staranności w wykonywaniu zobowiązań,
- 2) wzajemnego uwzględniania interesów,
- 3) wzajemnego zawiadamiania o okolicznościach mających wpływ na wykonanie umowy,
- 4) współdziałania w sytuacjach nadzwyczajnych, przy usuwaniu szkód oraz ustalaniu zakresu odpowiedzialności stron za szkodę i rozliczaniu roszczeń.

Warunkami o charakterze nadrzędnym będą:

- 1) zapewnienie przewoźnikom równoprawnego dostępu,
- 2) równe ich traktowanie w rozliczeniach oraz egzekwowaniu wzajemnych zobowiązań i korzyści,
- 3) bieżące informowanie o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, w tym zwłaszcza o ograniczeniach tychże,
- 4) zasada odmowy udostępniania w przypadku stwierdzenia odstąpienia przez przewoźnika od warunków umowy, w tym przede wszystkim dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Procedury składania wniosków na udostępniane oparte będą o zasady udostępniania, które – jak wspomniano wcześniej – zostaną podane w przygotowywanym obecnie odrębnym rozporządzeniu MTiGM.

Generalnie zakłada się, że:

1. Udostępnianie następuje zawsze na wniosek przewoźnika złożony zarządowi kolei i po zawarciu umowy.
2. Wniosek powinien być złożony w formie pisemnej i rozpatrzony w wyznaczonym terminie (rozważane są dwie opcje: 14 i 30-dniowa).
3. Wniosek musi zawierać: a) oznaczenie zarządu kolei, do którego jest kierowany; b) nazwę przewoźnika, z podaniem jego adresu; c) datę sporządzenia; d) poświadczony odpis (kopię) koncesji przyznanej wnioskodawcy na prowadzenie działalności przewozowej w zakresie transportu kolejowego, a w przypadku złożenia kolejnego wniosku – oświadczenie o utrzymaniu uprawnień wynikających z koncesji; e) wska-

zanie linii kolejowych, o udostępnienie których wnioskodawca występuje; f) wskazanie okresu, na jaki linie kolejowe mają być udostępnione, a także propozycji rozkładu jazdy wynikającej z opublikowanego przez zarząd kolei jego projektu; g) określenie rodzaju przewozów, który zamierza dokonywać wnioskodawca, a w przypadku przewozów towarowych: rodzaju ładunków, w tym zwłaszcza niebezpiecznych, ponadgabarytowych, liczby jednostek ładunkowych transportu intermodalnego, wskazanie ewentualnego zamiaru przewozu zwierząt; h) deklarację o wielkości pracy przewozowej na liniach, o których udostępnienie wnioskodawca występuje; i) określenie parametrów technicznych pociągów, w tym w szczególności: kategorii pociągu, rodzaju trakcji, przewidywanej masy brutto, długości lub liczby wagonów i osi, nacisku osi oraz maksymalnej prędkości technicznej;

4. W przypadku, gdy wniosek wymaga korekt i uzupełnień, bądź gdy zarząd kolei nie może uwzględnić go w całości lub części, możliwe być musi dokonanie zmian.

Niezmiernie istotną kwestią, dotyczącą zasad udostępniania, będzie informator wydawany przez zarząd kolei. Informator ten mieć będzie charakter publiczny, powinien być aktualizowany co najmniej miesiąc przed wejściem jego ustaleń w życie, zawierać musi dane o udostępnianych liniach, ze wskazaniem warunków ich udostępniania. W szczególności powinien zawierać:

- 1) informacje o przyznanej zarządowi kolei koncesji i jej zakresie,
- 2) opisy linii kolejowych stanowiących ofertę zarządu kolei, z uwzględnieniem w tych opisach parametrów technicznych i eksploatacyjnych, mających wpływ na przejazdy pojazdów szynowych i przewozy kolejowe,
- 3) określenie usług wchodzących w zakres udostępniania,
- 4) projekt oferowanego rozkładu jazdy,
- 5) wskazanie sposobu ustalania opłat za poszczególne usługi (ich pakiety),
- 6) określenie terminów i trybu przyjętego przez zarząd kolei w procesie udostępniania.

Problemami, których rozwiązanie w warunkach polskich uznaje się za niezwykle istotne są:

- wielkość sieci znajdującej się obecnie w zarządzie PKP<sup>1)</sup>;
- wyważenie zakresu i wielkości obciążenia kosztami udostępnianych linii odpowiednio przewoźników i właściciela sieci, tj. państwa;

Tablica 1

#### Udział według kategorii linii na których realizowane są przewozy

Kategoria linii	Udział w całkowitej długości sieci [%]	Udział w przychodach z tytułu udostępniania [%]
Magistralne, kat. 0	17,51	44,60
Pierwszorzędne, kat. 1	44,36	46,03
Drugorzędne, kat. 2	18,08	7,23
Znaczenia miejscowego, kat. 3	20,04	2,14

<sup>1)</sup> W wielu przypadkach – stanowiących swoistą spuściznę historyczną – oznacza to częściowe jej niewykorzystanie i konieczność zawieszania przewozów na liniach nierentownych (przychody z udostępniania powstają na tzw. sieci komercyjnej, którą określa się na ok. 13–14 tys. km, wobec obecnie zarządzanych przez PKP 24 tys. km linii. Na sieci komercyjnej powstaje przeszło 90% przychodów (por. tab. 1).

- znalezienie właściwej proporcji obciążenia kosztami udostępniania przewoźników pasażerów i towarów (sprawa niezmiernie ważna, gdyż w Polsce ruch kolejowy na poszczególnych liniach ma charakter mieszany);
- określenie determinantów, które pozwolą wyraźnie i jednoznacznie związać ze sobą cenę udostępniania z długofalowymi interesami zarządu kolei (a więc i jego właściciela, tj. państwa) w zakresie topologii sieci, kształtowania na niej określonych potoków ruchu, tzw. „pewnego inwestowania” itd.

Obecnie mamy do czynienia z sytuacją, w której:

- występuje znaczne niewykorzystanie sieci,
- nie ma tzw. wąskich gardeł,
- wykorzystanie poszczególnych linii jest nierównomierne.

Bazując więc na obowiązujących uregulowaniach rozporządzenia MTiGM z 12 sierpnia 1998 r., aby „skanalizować udostępnianie” w sposób pożądaný przez zarząd kolei, jednostkowe stawki opłaty podstawowej (za czynności wynikające bezpośrednio z realizacji rozkładu jazdy) koryguje się mnożąc stawkę jednostkową przez kolejne współczynniki uwzględniające:

- 1) standard techniczny udostępnianego odcinka charakteryzowanego maksymalną dopuszczalną prędkością techniczną na nim (wartości od 0,85 do 1,15);

- 2) stopień wykorzystania tzw. optymalnej intensywności ruchu na udostępnianym odcinku (od 0,60 do 1,40 w zależności od kategorii pociągu);
- 3) porę doby, w której będzie odbywał się/odbywa się przejazd (dla pociągów towarowych od 0,60 do 1,20; dla pasażerskich zaś współczynnik korygujący równy jest 1,00);
- 4) dzień tygodnia, w którym odbywać się będzie/odbywa się przejazd na danym odcinku (0,80–1,20; przy czym dla wszystkich pociągów pasażerskich oraz towarowych kursujących codziennie – 1,00);
- 5) zapewnienie punktualności przejazdu na całej trasie przejazdu (od 0,80 do 1,15, w zależności od % punktualności i rodzaju pociągu);
- 6) masa pociągu (od 0,90 do 1,45); są one tak dobrane, że wyznaczona opłata łączna dla wszystkich przewozów stanowi pełne odzwierciedlenie faktycznie poniesionych kosztów uzasadnionych, skorygowanych współczynnikiem inflacyjnym; przy czym przy obliczaniu kosztów uzasadnionych nie uwzględnia się kosztów inwestycji finansowanych przez państwo, ISPA, Phare oraz innych dotacji i subwencji (w tym na utrzymanie linii o znaczeniu wyłącznie obronnym, likwidację linii).

W tablicy 2 przedstawiono przykładowo współczynniki korekcyjne, uwzględniające wskaźnik wykorzystania optymalnej zdolności przepustowej.

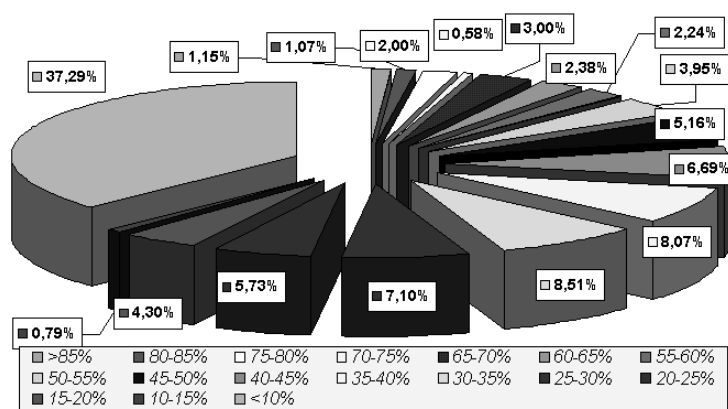
Nawet pobieżna analiza tablicy wskazuje, że stosowanie współczynników uwzględniających ten parametr pozwolić może zarządowi kolei wpływać na zamówienia ze strony jego klientów poprzez odpowiednie kształtowanie ceny usługi. Gdy zestawimy się z tą tablicą ilustrację o rzeczywistym kształtowaniu wykorzystania zdolności przepustowej poszczególnych grup linii (rys. 2), uzasadnienie zastosowania omawianej metody stanie się jeszcze bardziej jasne.

Polskie przekształcenia w zakresie transportu kolejowego są faktem. Chcemy doprowadzić do wdrożenia skutecznych i poprawnych ekonomicznie zasad przyznawania dostępu do linii kolejowych, chcemy też wyeliminować wszelkie realne i znaczące utrudnienia w tym procesie wdrożeniowym. Mamy pełną świadomość, iż wszystkie te zagadnienia wiążą się z faktyczną realizacją zasady rynkowego działania, wprowadzania zasady równoprawności poszczególnych uczestników procesu transportowego, konkurencyjności, opłacalności, wreszcie – eliminowania wszelkich niedociągnięć.

□

*Tablica 2*

Wykorzystanie trasy $\xi$ [%]	Wartość współczynnika według kategorii pociągów				
	TE, TX, TP	TL, TN, TO	TM, TG	TK	pozostałe
powyżej 70	1,30	1,30	1,40	1,35	1,050
60-70	1,15	1,20	1,30	1,25	1,000
50-60	1,00	1,10	1,15	1,15	0,925
40-50	0,90	0,95	1,00	1,05	0,825
25-40	0,80	0,85	0,85	0,90	0,725
$\leq 25$	0,70	0,75	0,65	0,80	0,600



Rys. 2. Przepustowości linii na sieci PKP; wykres przedstawia procentowy udział poszczególnych wielkości wykorzystania optymalnej zdolności przepustowej odcinków

*Autor*  
mgr inż. Ryszard Sikora  
PKP Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej  
Wydział Marketingu i Umów