

malny dostęp, który obejmuje opłaty za przejazd, opłatę manewrową i za postój powyżej dwóch godzin. – Polskie Linie Kolejowe obecnie identyfikują obiekty infrastruktury usługowej i są w trakcie przygotowania cenników stawek, które obejmą m.in. korzystanie z peronów. W nowym rozkładzie PLK nie będą pobierać opłat za informację pasażerską. Informacja ta będzie finansowana w kontrakcie wieloletnim przez budżet państwa – wyjaśniła Katarzyna Klimowicz. Obecnie stawki przypisane są do odcinka linii kolejowej i masy pojazdu brutto. Według nowego rozporządzenia stawka jest ustalana dla określonej masy pociągu i rodzaju trakcji. Cennik nie będzie zawierał stawki za określony odcinek – stawka jest przypisana do pociągu. Współczynniki korygujące zmieniają się co 100 ton. Zmieni się też współczynnik związany z kategorią linii kolejowej. Stawka nie będzie już zależeć od natężenia ruchu na linii, co mocno uderzało dotychczas w przewoźników pasażerskich na liniach aglomeracyjnych. Będzie natomiast uzależniona od prędkości. Kategorię dla danego pociągu będzie się wyznaczać jako średnią dla wskaźników odcinków, które przejeżdża pociąg. – Długo pracuję na kolei i często słyszę, że każdy chciałby móc prosto kalkulować opłatę. Przewoźnik zamawia trasę i chciałby wiedzieć, ile zapłaci. W poprzednim systemie naliczania było to trudne do policzenia, a w nowym będzie jeszcze trudniejsze – skomentowała wicedyrektor Biura Sprzedaży PLK. Nowością dla przewoźników będą wnioski na manewr i postój. – Zapoznajemy się z treścią nowego rozporządzenia i mamy pomysł, by część wniosków powiązać z rozkładem rocznym, a część była składana w razie potrzeby. Rozporządzenie zakłada, że maszynista może zgłosić

wniosek telefonicznie i chcemy z tego skorzystać. Nie chcemy tego mocno sformalizować – zapewniła przedstawicielka PLK.

Nowe zasady opłat rezerwacyjnych

Kolejna komplikacja dla przewoźników pojawia się w opłatach rezerwacyjnych. PLK pobiera opłatę rezerwacyjną od aplikanta. Jeżeli ten nie zawarł umowy z przewoźnikiem, to zarządca pobiera 100 proc. opłaty podstawowej. Przepis ten nie dotyczy przewoźników i jest to ochrona przed wykupieniem rezerwacji przez handlarzy rezerwacjami. W przypadku opłaty rezerwacyjnej dla rocznego rozkładu jazdy obowiązuje 5 proc. wartości stawki bazowej do końca rozkładu jazdy.

W nowym rozkładzie PLK nie będą pobierać opłat za informację pasażerską. Informacja ta będzie finansowana w kontrakcie wieloletnim przez budżet państwa.

Nastąpi to wtedy, gdy przewoźnik zrezygnuje z przejazdu. Stawka nie jest naliczana, gdy rezygnacja następuje z winy PLK lub przewoźnik zmieni rozkład. – Obawiamy się, jak zareaguje rynek przewoźników towarowych, bo pobieranie 5 proc. stawki bazowej przy rezygnacji z przejazdu dla przewoźników towarowych to jest spora restrykcja – powiedziała Katarzyna Klimowicz. Przewoźnicy obawiają się, że będą ponosić opłaty za postój na torach w przypadku, gdy przejazd nie jest możliwy nie z ich winy. PLK nie naliczają w takich sytuacjach opłat. Problem jednak pojawia się przy ustaleniu, po czyjej stronie jest przyczyna postoju. – W przypadku jakiegokolwiek awarii często jako przyczynę podaje się „osoby trzecie”. Dotyczy to sytuacji takich jak połamane pantografy. Obec-

nie większość spraw o opłaty za nieprzewidziany postój jest tak rozstrzygana – powiedział Sławomir Mikstein, zastępca dyrektora Biura Kierowania Przewozami, PKP Cargo. Opłata postojowa będzie naliczana za postój pociągu poza miejscem zdefiniowanym jako obiekt infrastruktury postojowej. – To jest uderzenie w przewoźników pasażerskich – powiedział Marek Pawicki, dyrektor Pionu Techniczno-Eksploatacyjnego Kolei Wielkopolskich. – Opłata ta wzrasta, a nasze pociągi, pomijając przewozy międzywojewódzkie, przemieszczają się między małą stacją a głównym centrum w województwie. Przewoźnik jednak nie będzie zakładał swoich torów postojowych na każdej stacji. A w ruchu tym nie prowadzi się po-

W przeciwieństwie do linii normalnotorowych system opłat na liniach 1520 mm został znacznie uproszony i będzie to stawka za pociąg pasażerski lub pociąg towarowy mnożona przez liczbę kilometrów. Nie ma dodatkowych opłat, poza korzystaniem z torów postojowych. Natomiast jeśli chodzi o stawki jednostkowe, to od kilku lat ich wysokość nie zmienia się znacząco. – Po wyroku Trybunału kalkulowaliśmy koszty zgodnie z zasadami, jakie wprowadził wyrok, nie czekając na nowe rozporządzenie, które ukażało się w 2014 r. Obecnie nie naliczamy kosztów związanych z amortyzacją, narzutów administracyjnych, narzutów finansowych itp. Naliczamy jedynie koszty przejazdu pociągów, a te utrzymują się od kilku

ciągów nocnych. Pociąg musi stać na stacji przez noc, żeby wyruszyć rano – zaznaczył. PLK zapewniają, że biorą pod uwagę obawy przewoźników. – Analizujemy dochodzące do nas informacje i sprawdzamy, czy stawka została dobrze skalkulowana. Wzrost jest dość znaczny. To jest jeszcze do rozstrzygnięcia – powiedziała Katarzyna Klimowicz. Średnie stawki dostępu pozostaną na podobnym poziomie, jak to miało miejsce po wyroku Trybunału UE – 6 zł 60 gr w ruchu pasażerskim i 13 zł 50 gr w ruchu towarowym. Jednak ze względu na zmiany naliczania stawek, w tym kategorii linii, różnice w wysokości stawek w stosunku do poprzedniego cennika będą spore – nawet do 40 proc. Nastąpi wzrost stawek na CMK a spadek na liniach okołoaglomeracyjnych.

lat na stałym poziomie. Co nas jednak niepokoi, to fakt, że mimo utrzymywania stawki dostępu na stałym poziomie, praca eksploatacyjna z roku na rok maleje – wyjaśniła przedstawicielka PLK. Zarządca infrastruktury liczy na to, że po zakończeniu inwestycji z Krajowego Programu Kolejowego praca eksploatacyjna wzrośnie. Z opracowań zleczanych m.in. przez PLK wynika, że dla klientów przewoźników ważna jest prędkość pociągów oraz dostępność infrastruktury przeładunkowej, bocznic i centrów logistycznych. – Z naszego punktu widzenia przyspieszenie pociągów o 1 km/h daje około 2 mln zł oszczędności rocznie. Wyższa prędkość zatem pozwoli przewoźnikom zaoferować niższą cenę dla klienta – powiedział Michał Litwin.