

Założenia
kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych
za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.

(2 wersja projektu stawek jednostkowych uwzględniająca wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie o sygnaturze C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej oraz Decyzję Prezesa UTK Nr DRRK-WKL-9110-07/2013 z dnia 16 kwietnia 2013 r.)

1. Założenia

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych ustalono na podstawie przepisów Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.) nazywanej dalej USTAWĄ i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274) nazywanego dalej ROZPORZĄDZENIEM z uwzględnieniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie o sygnaturze C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej.

W dniu 30 maja 2013 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ogłosił wyrok w sprawie o sygnaturze C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, w którym zakwestionował sposób obliczania opłat w Polsce jako uwzględniający koszty, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Trybunał (pierwsza izba) orzekł, co następuje:

„Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.”.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przygotowała kalkulację stawek, która uwzględnia spełnienie wymagań wynikających z orzeczenia ETS czyli uwzględniła jedynie te koszty, które mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Koszty bezpośrednio ponoszone obejmują koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Z bazy kosztowej zostały wyłączone koszty pośrednie oraz koszty finansowe, które nie mają w oczywisty sposób bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów.

W niniejszym projekcie stawek uwzględniono planowane na 2014 rok efekty inicjatyw restrukturyzacyjnych tj. pomniejszono wielkość planowanej bazy kosztów wyznaczonej na podstawie wykonania kosztów (zgodnie z opisem przedstawionym w pkt. 1.1) o planowane na 2014 rok oszczędności.

Na podstawie pisma Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 sierpnia 2013 r. nie przewidziano dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Dodatkowo, w stosunku do 1. wersji cennika wprowadzono następujące zmiany:

- 1) zwiększone, po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, wielkości przedziałów mas brutto pociągów w części cennika dot. stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z 10 ton do 60 ton dla wszystkich pociągów pasażerskich i towarowych o masie brutto mniejszej od 900 ton oraz do 100 ton dla pociągów towarowych o masie ponad 900 ton;
- 2) wprowadzenie w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2013/2014 zasady, że przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według przydzielonej trasy pociągu;
- 3) inne zasady kategoryzacji stacji i przystanków, na których będą udostępniane perony.

Zaktualizowano obliczenia średniej dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej oraz Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.

W Wykazie stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów obowiązujących od 15 grudnia 2013 r. zaktualizowano dane dotyczące kategorii stacji, przystanków i peronów oraz wygłaszania komunikatów megafonowych i obsługi urzędzeń informacji wizualnej.

1.1. Planowana baza kosztów

Planowana baza kosztów na 2014 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych dla rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wykonania kosztów 2012 r.,
- 2) korekt kosztowych na wykonaniu kosztów 2012 r.,
- 3) wskaźników wzrostu cen materiałów, energii, usług obcych oraz wynagrodzeń i inne.
- 4) udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania powyższych założeń (1-3)

Nadrzędną zasadą, którą kierowano się przy jej planowaniu było wyznaczenie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.

Ad. 1. Z „wykonania” kosztów 2012 r. wyłączone zostały następujące koszty:

- a) koszty funkcjonowania Straży Ochrony Kolei ze względu na niemożność wyodrębnienia kosztów mających bezpośredni związek ze świadczeniem usługi przewozu pociągami,
- b) pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- c) administracyjne,
- d) nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, amortyzacji od środków trwałych finansowanych z UE, dotacji budżetowej, Funduszu Kolejowego, rezerwy na świadczenia pracownicze,

- e) wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m. in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
 - f) świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
 - g) sprzedaży innych usług na zewnątrz,
 - h) koszty finansowe związane z obsługą kredytów,
 - i) narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności.
- Ad. 2. Korekty kosztowe na bazie „wykonania” 2012 wpływające na plan 2014 związane są z pomniejszeniem kosztów w wyniku przewidywanych i kwantyfikowalnych istotnych zmian w zakresie działalności operacyjnej spółki, np. restrukturyzacja spółki (m. in. centralizacja funkcji zakupów, księgowości i finansów, optymalizacja zatrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów, urynkowanie zakupu energii elektrycznej, outsourcing podstawowych czynności porządkowo-odtwórczych) program dobrowolnych odejść, wyłączenie z eksploatacji wybranych odcinków linii kolejowych itp.,
- Ad. 3. Planowana baza kosztów uwzględnia przewidywane zmiany społeczno-gospodarcze w kraju (wskaźniki mikro i makroekonomiczne) tzn.:
- a) wskaźniki inflacji wpływające na wzrost cen materiałów, energii, usług obcych, i innych oraz
 - b) wskaźnik wzrostu wynagrodzeń i pochodnych na poziomie wskaźnika inflacji.
- Ad. 4. Koszty bezpośrednie stanowiące podstawę kalkulacji jednostkowych stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały obliczone na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednich wyznaczonych dla wyodrębnionych, jednorodnych kategorii kosztów.
- W szczególności koszty bezpośrednie obejmują:
- a) koszty utrzymania,
 - b) koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
 - c) koszty amortyzacji,
- w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

1.2. Struktura cennika

1.2.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej i całkowitej masy brutto pociągu. Stawki zestawia się w tablicach, których poszczególne wiersze dotyczą całkowitej masy brutto pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych.

Na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 15 maja 2013 r. nie osiągnięto porozumienia co do wyboru przedziałów masy brutto pociągów oraz nie sformułowano rekomendacji dla Zarządu Spółki. Przewoźnicy formułowali zróżnicowane opinie: od negocjowania wszelkich zmian w przedziałach mas poprzez pozostawienie 10-tonowych przedziałów z 1. wersji projektu stawek lub wybór wariantu „60/100”, aż do propozycji przedziałów 300-tonowych. W konsekwencji przyjęto kompromisowy wariant przedziałów co 60 ton dla wszystkich pociągów pa-

sażerskich i towarowych o masie brutto mniejszej od 900 ton oraz co 100 ton dla pociągów towarowych o masie od 900 ton.

Po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami kolejowymi podsumowanych na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 13 września 2013 r., Rada rekomendowała zmianę ostatniego przedziału całkowitej masy brutto dla pociągów towarowych z proponowanego $M \geq 3500$ ton na $M \geq 3000$ ton. Cennik przygotowano przy uwzględnieniu ostatniego przedziału całkowitej masy brutto dla pociągów towarowych $M \geq 3000$ ton.

W stosunku do struktury cennika dla stawek na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 złożonego z 10 przedziałów mas, cennik na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 został skonstruowany w oparciu o 37 przedziałów: dla mas brutto wszystkich pociągów mniejszych od 900 ton – co 60 ton, a dla pociągów towarowych o masie od 900 ton co 100 ton.

Dla tak zdefiniowanych przedziałów mas brutto, umożliwiono zgodnie z zasadami postępowania określonymi w Regulaminie przydzielania tras pociągów (...) 2013/2014:

- zwiększanie planowanej masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 160 ton),
- zmniejszanie planowanej masy brutto pociągów nie więcej niż o 160 ton.

Skutki przyjęcia wariantu „60/100” uwzględniają:

- 1) lepsze dopasowanie cennika do potrzeb przewoźników i zbliżenie do liniowej zależności stawki do masy poprzez zwiększenie liczby przedziałów względem obecnie obowiązującego cennika z 10 do 37;
- 2) redukcję zróżnicowania stawek na granicach przedziałów mas między dwoma sąsiednimi przedziałami, również poprzez zwiększenie liczby przedziałów względem obecnie obowiązującego cennika z 10 do 37;
- 3) zwiększenie elastyczności planowania względem wariantu „10” poprzez poszerzenie przedziałów mas, umożliwiające przewoźnikom dokładniejsze i obciążone mniejszym ryzykiem błędu planowanie kosztów oraz optymalizację wykorzystania taboru;
- 4) zwiększenie elastyczności planowania poprzez uwzględnienie możliwości zmiany zamawianej masy brutto według zasad zawartych w § 16 ust. 15 Regulaminu przydzielania tras pociągów (...) 2013/2014 (obecnie tolerancja dla pociągów towarowych wynosi +2% zamówionej masy i nie ma możliwości zmniejszenia zamówionej masy brutto);
- 5) zmniejszenie potencjalnych kosztów przewoźników związanych z przydzielaniem tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy w wyniku wprowadzenia możliwości zmiany zamawianej masy brutto w rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Cennik na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 został skonstruowany w oparciu o funkcje stawki uzależnione od średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas. Funkcja stawki dla danej kategorii n linii kolejowej zelektryfikowanej lub niezelektryfikowanej oraz dla i -tego przedziału masy pociągu ma następującą formułę:

$$f(M_i) = A_n + B_n \cdot M_i$$

gdzie:

A_n – parametr stały dla kategorii linii n [jednostka: zł/pockm]

B_n – parametr różnicujący stawkę w ramach kategorii linii n [jednostka: zł/ btkm]

M_i – średnia masa brutto pociągów w i -tym przedziale masy [jednostka: tona].

Tablica cennikowa została opracowana dla mas brutto wszystkich pociągów pasażerskich i towarowych mniejszych od 900 ton – co 60 ton, a dla pociągów towarowych o masie od 900 ton co 100 ton.

Masa brutto	Kategorie linii				
	1	2	3	4	5
M<60					
60≤M<120					
...					
780≤M<840					
840≤M<900					
900≤M<1000					
...					
2900≤M<3000					
3000≤M					

Opłata jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej zelektryfikowanej lub nieelektryfikowanej, rodzaju pociągu oraz całkowitej planowanej masy brutto pociągu, przy czym:

- 1) dla pociągów pasażerskich o masie brutto większej od 900 ton masę zaokrągla się do 900 ton;
- 2) dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 3000 ton zaokrągla się do 3000 ton.

Kategoryzacja linii kolejowych

W kalkulacji zachowano zasady dotyczące ustalania kategorii linii kolejowych wynikające z wydanych decyzji Prezesa UTK:

- 1) Nr TRM/9111/2/11 z dnia 4 listopada 2011 r. zmieniająca Decyzję Nr TRM/9111/1/11 z dnia 23 września 2011 r.:
 - a) zaokrąglenie „w dół” wyniku obliczeń kategorii odcinka na podstawie prędkości (przy zachowaniu 60% „wagi” dla tego parametru) i natężenia ruchu (przy zachowaniu 40% „wagi” dla tego parametru ustalanego łącznie dla ruchu pasażerskiego i towarowego),
 - b) oddzielne ustalanie kategorii odcinków linii kolejowych dla pociągów pasażerskich i towarowych.
- 2) Nr DRRK-9111/18/11 z dnia 7 lutego 2012 r.: sprawdzanie warunku, czy na co najmniej połowie długości torów, dopuszczalna prędkość techniczna z uwzględnieniem ograniczeń stałych jest większa od granicznej minimalnej wielkości ustalonej dla danego przedziału.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do Instrukcji Id-12 (D-29) Wykaz linii. Kategoria linii kolejowej określona została na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowe natężenia ruchu pociągów.

Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianego fragmentu linii kolejowej – przyjęto średnią ważoną prędkość maksymal-

na (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założonej średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzany jest warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię, po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2012 r. i odnoszone jest na 1 km toru.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest odrębnie dla pociągów pasażerskich lub towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby (tzn. „w dół”) z przedziału $\langle 1,5 \rangle$ średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich lub towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych – waga 60%,
- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40%.

Przedziały wartości dla poszczególnych kategorii zestawiono w poniższych tablicach:

Pociągi pasażerskie

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

Pociągi towarowe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia 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 pasażerskich i towarowych	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
na 1 km toru					

1.2.2. Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawkę jednostkową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów skalkulowano dla następujących usług:

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	zł/km przejazdu
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:	
	a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	zł/wagon
	b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, w tym:	
	b1) dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach o kategoriach wynikających z funkcji w obsłudze przewozów pasażerskich i oznaczonych literami A-E:	
	b1.1) stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. B)	zł/postój
	b1.2) pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. E)	zł/postój
	b1.3) stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. D)	zł/postój
	b1.4) stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. C)	zł/postój
	b1.5) największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. A)	zł/postój
	b2) informowanie podróżnych, w tym:	
b2.1) wygłaszanie komunikatów megafonowych	zł/postój	
b2.2) wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	zł/postój	
c) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich:		
c1) lokomotywy luzem i szynobusy	zł/km przejazdu	
c2) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	zł/km przejazdu	
3	Dostęp do terminali towarowych dla:	
a) pojazdów kolejowych luzem	zł/km przejazdu	
b) pociągów lub składów manewrowych	zł/km przejazdu	
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	zł/wagon
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	zł/pociąg
6	Korzystanie z torów postojowych	zł/godz.

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	zł/godz.

W stosunku do struktury cennika dla stawek na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 zmieniono miernik stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z peronów ze „zł/min postoju” na „zł/postój” oraz wprowadzono kategoryzację peronów uwzględniającą wyposażenie, stan techniczny oraz możliwość zapowiadania pociągów i obsługi urządzeń informacji wizualnej.

Klasyfikacji stacji i przystanków osobowych eksploatowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonano przy uwzględnieniu:

- średniodobowej liczby pociągów w ciągu roku,
- danych uzyskanych od przewoźników o liczbie pasażerów,
- potencjału demograficznego miejscowości,
- celów ruchu turystycznego i kultu religijnego,
- opinii przewoźników, organizatorów przewozów, zakładów linii kolejowych.

Przyjęta klasyfikacja stacji i przystanków osobowych będzie również wykorzystywana do planowania i prowadzenia działalności utrzymaniowej.

1.2.3. Usługi dodatkowe

Stawkę jednostkową za usługi dodatkowe skalkulowano dla następujących usług zdefiniowanych w Regulaminie przydzielania tras pociągów (...) 2013/2014:

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:	
	1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną	
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	zł/opracowanie
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciśkiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	zł/opracowanie
c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/h po sąsiednim torze	zł/opracowanie	
2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia	zł/godz.	

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu*)	zł/godz.
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy	zł/pockm
4	Udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	zł/egzemplarz
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	zł/stronę

*) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

1.3. Planowana praca eksploatacyjna

Planowana praca eksploatacyjna na 2014 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych dla rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – średniej z wykonania pracy eksploatacyjnej 5 ostatnich zakończonych lat (2008 – 2012) odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych umożliwiającej stabilizację wysokości stawek.

Przyjęcie planowanej pracy na podstawie średniej z 5 ostatnich zakończonych lat, w przypadku trendu spadkowego wykonanej pracy eksploatacyjnej, może skutkować osiągnięciem przychodów niższych niż planowane. Natomiast w przypadku zmiany trendu wykonania pracy eksploatacyjnej i jej wzrostu, zarządca infrastruktury będzie w stanie odzyskać stratę z poprzednich okresów. W dłuższej perspektywie ruchy te powinny być stabilne, pozwalające na działalność antycykliczną, stąd istotnym jest zachowanie spójnego podejścia do planowania pracy eksploatacyjnej w dłuższym okresie;

- 2) dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usług dodatkowych – wielkości usług w ostatnim zakończonym roku (2012) z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

1.4. Wzór do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych

Przy opracowaniu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do alokacji niektórych kosztów zarządcy infrastruktury (tj. diagnostyka i utrzymanie torów z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa) na poszczególne kategorie linii kolejowych wykorzystano wzór przedstawiony w artykule: „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych” przez prof. H. Bałucha, służący do wyznaczenia wartości współczynników dynamicznych.

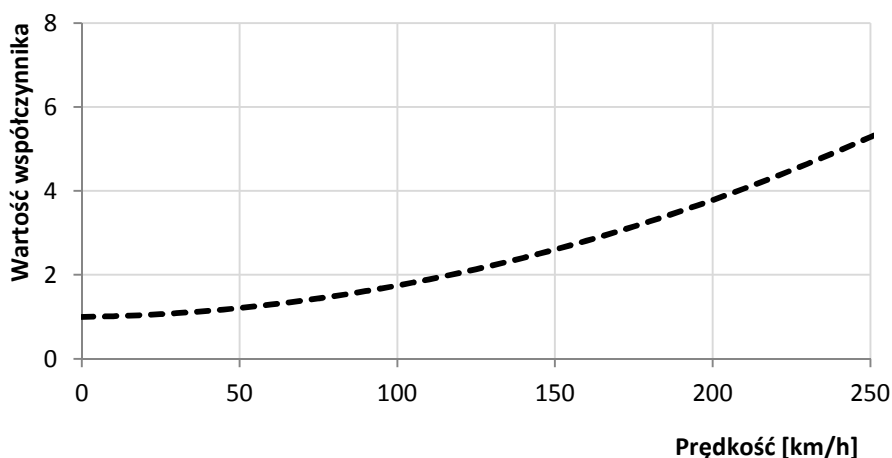
$$v = 1 + \frac{V}{965} + \frac{V^2}{15553}$$

gdzie:

v – wartość współczynnika dynamicznego,

V - prędkość.

Na poniższym wykresie przedstawiono przebieg funkcji wykorzystywanej do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii¹.



Wzór ten, jako jedyny spośród wszystkich analizowanych został przedstawiony i wykorzystany w opracowaniach naukowych dotyczących oszacowania kosztów infrastruktury kolejowej. Wzór został przedstawiony przez prof. H. Bałucha w artykule „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych” i był wykorzystany do analizy kosztów utrzymania torów przez W.G. Hanks’a oraz M. D. Roney’a w opracowaniu: „An engineering statistical study of the impact of axle weight on roadway maintenance expense”.

Dla tak przyjętej relacji pomiędzy dopuszczalną prędkością techniczną a kosztami, koszty dla toru o dopuszczalnej prędkości technicznej 130 km/h są 1,94-krotnie wyższe od tego samego toru z prędkością 40 km/h. Oznacza to, iż wskaźniki wyznaczone na podstawie tej zależności charakteryzują się istotnym zróżnicowaniem, co przekłada się na alokację większej części kosztów dla kategorii linii kolejowych o wyższych dopuszczalnych prędkościach technicznych.

Powyższa funkcja jest funkcją rosnącą niezależnie od analizowanego przedziału prędkości i jej zastosowanie gwarantuje, iż stawki dostępu będą rosły wraz ze wzrostem parametru dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii. Ponadto zastosowanie tej funkcji do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii w docelowej metodologii jest zbieżne z obserwowanymi trendami modernizacji infrastruktury kolejowej (w rozumieniu podnoszenia dopuszczalnych prędkości technicznych) lub planami budowy infrastruktury kolejowej o dużych prędkościach, umożliwiając jednocześnie stabilizację stawek oraz spójność kalkulacji w najbliższych latach w ramach obowiązującego reżimu regulacyjnego.

Wzór ten został zaprezentowany w dniu 27 października 2011 r. podczas piątego spotkania Zespołu ds. stawek jednostkowych powołanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Podczas kolejnych spotkań członkowie Zespołu nie wnosili uwag do wzoru jak i zastrzeżeń wobec jego wykorzystania do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych. Należy podkreślić, że wzór ten został opisany w opracowaniach naukowych dotyczących kosztów eksploatacji dróg kolejowych oraz wyraża funkcję, która jest rosnąca niezależnie od przyjmowanego zakresu prędkości.

1.5. Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla poszczególnych kategorii linii kolejowych

¹ Wartości wyznaczone na podstawie wzoru zostały tak przekształcone, aby wartość dla zerowej prędkości wynosiła 1.

Zgodnie z punktem 4 Opinii biegłego rewidenta co do zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzrostu stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla rozkładu jazdy 2012/2013, wydanej dla Urzędu Transportu Kolejowego:

„niektóre założenia przyjęte do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej i przedstawione w Projekcie stawek jednostkowych 2012/2013 zostały określone na podstawie wartości hipotetycznych, dla których nie uzyskaliśmy w toku prac wystarczającego potwierdzenia, iż założenia te stanowią uzasadnioną podstawę do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Do założeń tych należą masy brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów mas brutto przyjęte do kalkulacji oraz dopuszczalne prędkości techniczne dla poszczególnych kategorii linii przyjęte do kalkulacji.”

W celu zwiększenia obiektywizmu kalkulacji i eliminacji założeń opierających się na subiektywnych wartościach, wartości hipotetyczne referencyjnych dopuszczalnych prędkości technicznych dla poszczególnych kategorii linii kolejowych zostały zamienione na wartości empiryczne. Zostały one wyznaczone jako średnie dopuszczalne prędkości techniczne ważone długościami odcinków, na których obowiązują.

W poniższej tabeli zostały przedstawione wartości empiryczne wykorzystane w kalkulacjach dla rozkładu jazdy 2013/2014

Kategoria linii kolejowej:	1	2	3	4	5
<i>Rozkład jazdy pociągów 2013/2014</i>					
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	39,33	59,26	88,37	125,03	147,56
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	35,81	50,56	71,83	97,09	114,23
Średnia ważona dopuszczalna prędkość techniczna – empiryczna	37,52	55,33	78,54	112,19	137,69

Należy zauważyć, że przyjęcie jednej prędkości technicznej dla kategorii linii z punktu widzenia metodyki pozwala na bardziej przejrzyste opracowanie wzoru liniowego służącego do wyznaczenia stawek lub możliwie dużego zagęszczenia przedziałów mas stawek. Ponadto dla danej kategorii prędkość ta została skonstruowana w sposób, który uwzględnia zarówno prędkości pociągów pasażerskich jak i towarowych, a w związku z tym, skalkulowane w metodologii wolumeny służące do wyznaczenia stawek jednostkowych wynikają z prędkości różnych rodzajów pociągów. Wyodrębnienie prędkości dla pociągów pasażerskich i towarowych powodowałaby zamianę kolejności działań matematycznych bez materialnego wpływu na wysokość kalkulowanych stawek.

Dodatkowo, utożsamianie przyjętych do kalkulacji empirycznych referencyjnych prędkości technicznych z dopuszczalnymi prędkościami jakie przewoźnicy mogą osiągać na danych kategoriach odcinków jest bezzasadne. Z jednej strony należy pamiętać, iż kategoria odcinka jest wypadkową dwóch czynników stąd dany odcinek może zostać zakwalifikowany do kategorii niższej niż wynika to z czynnika prędkości zawiązując średnią dopuszczalną prędkość dla całej kategorii (np. odcinki o dopuszczalnych prędkościach 150 km/h dla pociągów pasażerskich, ale natężeniu 30 pociągów na km toru zostaną zakwalifikowane do kategorii 4, gdzie teoretyczna prędkość dla pociągów pasażerskich to przedział od 100 km/h do 120 km/h). Z drugiej strony przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi w znacznej mierze odzwierciedlenie jakości infrastruktury oraz wymagań jakie są związane z jej utrzymaniem (np. poprzez zastosowanie droższych elementów konstrukcyjnych oraz systemów sterowania ruchem kolejowym na liniach o wyższej dopuszczalnej prędkości tech-

nicznej) i w związku z tym przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi adekwatny miernik zróżnicowania kosztów alokowanych na poszczególne kategorie linii kolejowych.

1.6. Pozostałe założenia

Na obecnym etapie nie przewiduje się podwyższania opłaty podstawowej na podstawie art. 34 ust. 1 USTAWY.

Za korzystanie z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych w okresie przepełnienia, w przypadku zgłoszenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego jako przepełnionych, będzie pobierana na podstawie art. 34 ust. 1a USTAWY, podwyższona opłata podstawowa określona w wyniku aukcji z udziałem zainteresowanych przewoźników kolejowych, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalono na podstawie następujących przepisów ROZPORZĄDZENIA:

- 1) stawka ustalana jest 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 (§ 6);
- 2) stawki zestawia się w tablicach, których poszczególne wiersze dotyczą całkowitej masy brutto pociągów, a kolumny – kategorii linii kolejowych (§ 8 ust. 4);
- 3) stawkę różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów (§ 8 ust. 2);
- 4) stawki dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto powinny być jednakowe (§ 8 ust. 3).

Danymi wejściowymi do obliczeń były wielkości:

- planowanej bazy kosztów obejmującej koszty bezpośrednio związane z prowadzeniem przewozów pociągami,
- planowanej pracy eksploatacyjnej.

2. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych

2.1. Planowana baza kosztów

Baza kosztów, stanowiąca podstawę kalkulacji stawek obejmuje koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Baza kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej uwzględnia następujące grupy i pozycje kosztowe:

Lp.	Pozycja kosztów	Kwalifikacja wg celu poniesienia	Koszty bezpośrednio ponoszone Plan 2014 [tys. zł]
A	GRUPA UTRZYMANIE		969 311
1	Zużycie energii		115 800
2	Akcja zima		26 058
3	Zespół szybkiego usuwania usterek i awarii		12 007
4	Kolejowe ratownictwo techniczne		11 523
5	Przejazdy	remonty główne	7 136
6	Urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach	remonty główne	2 423
7	Tory główne zasadnicze	remonty bieżące i awaryjne	219 891
8	Tory główne zasadnicze	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	111 554
9	Rozjazdy w torach głównych	remonty bieżące i awaryjne	89 809
10	Rozjazdy w torach głównych	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	73 541
11	Maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych		46 220
12	Mosty i wiadukty	remonty bieżące i awaryjne	41 838
13	Budynki związane z ruchem kolejowym		31 423
14	Urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	15 109
15	Tory główne dodatkowe	remonty bieżące i awaryjne	10 401
16	Tory główne dodatkowe	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	8 645
17	Budynki związane z ruchem kolejowym		8 211
18	Przejazdy	remonty bieżące i awaryjne	7 715
19	Urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach		5 707
20	Mosty i wiadukty		4 890
21	Przejazdy	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	3 576
22	Tory główne zasadnicze		30 138
23	Rozjazdy w torach głównych	remonty główne	7 270
24	Tory główne dodatkowe		1 030
25	Urządzenia stacyjne	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	7 222

Lp.	Pozycja kosztów	Kwalifikacja wg celu poniesienia	Koszty bezpośrednio ponoszone Plan 2014 [tys. zł]
26	Urządzenia liniowe		799
27	Linie transmisyjne urządzeń srk i dsat		445
28	Sieć trakcyjna	remonty bieżące i awaryjne	16 325
29	Sieć trakcyjna	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	48 863
30	Sieć trakcyjna	remonty główne	3 744
B	GRUPA PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO (PRK)		923 800
1	Prowadzenie ruchu pociągów		811 040
2	Dróżnicy przejazdowi		62 575
3	Personel i wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym		50 186
C	GRUPA AMORTYZACJA		70 736
1	Tory główne zasadnicze		45 610
2	Tory główne dodatkowe		3 345
3	Żeberka ochronne		1 174
4	EOR		892
5	Sieć trakcyjna		7 608
6	Linie potrzeb nietrakcyjnych		421
7	Zasilacze sieci trakcyjnej		98
8	Urz srk stacyj. w okręgu nast.		6 785
9	Urz srk na przejeździe kol		1 968
10	Urz srk liniowe na szlaku		1 856
11	Urz srk zdalnego ster w centr.		508
12	Urządzenia dsat		470
D	SUMA KOSZTÓW MINIMALNEGO DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ		1 963 847

2.2. Planowana praca eksploatacyjna

Zgodnie z założeniami do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, do wyznaczenia planowanej pracy eksploatacyjnej na 2014 r. wykorzy-

stano „wykonanie” pracy eksploatacyjnej z 5 ostatnich zakończonych lat przedstawione w poniższej tabelicy.

Lp.	Wyszczególnienie	Pociągi pasażerskie [tys. pockm]	Pociągi towarowe [tys. pockm]	Razem [tys. pockm]
1	Wykonanie 2008 r.	142 268	85 735	228 002
2	Wykonanie 2009 r.	141 872	70 162	212 034
3	Wykonanie 2010 r.	145 195	75 846	221 041
4	Wykonanie 2011 r.	142 610	82 744	225 354
5	Wykonanie 2012 r.	142 343	72 411	214 754

Planowana praca eksploatacyjna na 2014 r. wyznaczona jako średnia arytmetyczna „wykonania” z ostatnich 5 lat	142 858	77 380	220 237
Planowana praca eksploatacyjna na 2013 r.	143 000	84 000	227 000
Zmiana 2014/2013 [%]	-0,1%	-7,9%	-3,0%

Zgodnie z założeniami dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, do wyznaczenia planowanej wielkości usług na 2014 r., wykorzystano dane o wykonaniu usług w 2012 r. z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian wielkości zamawianych usług.

Lp.	Nazwa usługi	Wykonanie 2012	Plan 2014
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo [km]	97 780	100 000
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:		
	a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa [wagon]	58 084	58 000
	b) dostęp i korzystanie z peronów [tys. minut]	23 961 tys. min	24 mln postojów
	c) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich:		
	c1) lokomotywy luzem i szynobusy [kilometr]	213 228	215 000
	c2) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe [kilometr]	344 545	345 000
3	Dostęp do terminali towarowych dla:		
	a) pojazdów kolejowych luzem [kilometr]	750 810	760 000
	b) pociągów lub składów manewrowych [kilometr]	512 146	520 000
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych [wagon]	1 920 236	2 000 000
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów [pociąg]	120 679	124 000
6	Korzystanie z torów postojowych [tys. godzin]	13 772	14 000

Lp.	Nazwa usługi	Wykonanie 2012	Plan 2014
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych [godzina]	648 375	660 000

Zgodnie z założeniami dla usług dodatkowych, do wyznaczenia planowanej pracy eksploatacyjnej na 2014 r. wykorzystano dane o wykonaniu usług w 2012 r. z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Lp.	Nazwa usługi	Wykonanie 2012	Plan 2014
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną		
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) [opracowanie]	4 552	5 000
	b) z przekroczoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia (...) [opracowanie]	1 018	1 050
	c) z przekroczoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/h po sąsiednim torze [opracowanie]	105	105
	2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia [godzina]	8 448	9 200
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu [godzina]	702	700
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy [tys. pociągokilometrów]	55 000	58 000
4	Udostępnienie Regulamin oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku) [egzemplarz]	8	10
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. [strona]	3 443	3 500

2.3. Sposób kalkulacji

2.3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Poniżej przedstawiono sposób kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014:

- 1) przypisanie planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w bruttotonokilometrach do poszczególnych kategorii linii kolejowych;

Planowane wielkości pracy eksploatacyjnej w pociągokilometrach i bruttotonokilometrach zostały przyporządkowane poszczególnym kategoriom linii kolejowych oraz przedziałom całkowitych mas brutto pociągów proporcjonalnie do wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych kategoriach linii kolejowych oraz przedziałach mas pociągów wykonanych w 2012 r., przy czym uwzględniono zmiany kategorii linii kolejowych na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2013/2014.

- 2) wyznaczenie średniej dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii kolejowych;

Średnie dopuszczalne prędkości techniczne dla poszczególnych kategorii linii kolejowych zostały wyznaczone jako iloraz sumy iloczynów dopuszczalnych prędkości technicznych w ramach danej kategorii linii i długości tych linii przez sumę długości danej kategorii linii (średnia ważona długością linii danej kategorii).

Średnie dopuszczalne prędkości techniczne przyjęte do obliczeń zestawiono w poniższej tabelicy.

Średnia dopuszczalna prędkość techniczna [km/h] dla kategorii:				
1	2	3	4	5
37,52	55,33	78,54	112,19	137,69

- 3) podział kosztów na grupy i pozycje, według tabelicy w pkt 2.1;
- 4) przypisanie nośnika alokacji do grupy i pozycji kosztowej;

Do wszystkich grup i pozycji kosztowych przypisano nośnik alokacji kosztów na kategorie linii odpowiadający naturze powstawania kosztów. Zastosowano następujące nośniki alokacji:

- dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości i masy pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w bruttotonokilometrach;
- dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach;
- dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od masy pociągu – praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonokilometrach;
- dla tych części kosztów infrastruktury, które są niezależne od prędkości i masy pociągu – planowana praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach,
- dla tych części kosztów, które są związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, ale nie są związane infrastrukturą drogową (tj. dyżurni ruchu i nastawniczowie) – iloczyn

średnich dopuszczalnych prędkości technicznych i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach.

5) wyznaczenie parametru dla grupy i rodzaju;

Dla wszystkich grup i rodzajów kosztów wyznaczono parametr, którym posłużono się do wyznaczenia funkcji stawki uzależnionej od średniej masy brutto pociągów w przedziałowych kategoriach masy i zgodnej ze wzorem:

$$f(M) = A_n + B_n \cdot M_i$$

gdzie:

A_n – parametr stały dla kategorii linii n [jednostka: zł/pockm]

B_n – parametr różnicujący stawkę w ramach kategorii linii n [jednostka: zł/btkm]

M_i – średnia masa brutto pociągów w i -tej przedziałowej kategorii masy [jednostka: tona]

- Koszty zależne od prędkości i masy pociągu wchodzi w skład parametru B różnicując go między kategoriami linii,
- Koszty zależne od prędkości pociągu wchodzi w skład parametru A różnicując go między kategoriami linii,
- Koszty zależne od masy pociągu wchodzi w skład parametru B,
- Koszty stałe i niezależne od prędkości i masy pociągu wchodzi w skład parametru A,
- Koszty zależne od innych kosztów (narzut) wchodzi w skład tego samego parametru, co koszty od których zależą.

6) wyznaczenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;

Dla otrzymanych funkcji stawki uzależnionej od średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas dla danej kategorii linii wyznaczono stawki jednostkowe dla poszczególnych przedziałów mas.

Stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, skalkulowane zostały w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

2.3.2. Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów uwzględniono wielkość planowanych kosztów oraz planowaną wielkość poszczególnych usług.

W stosunku do struktury cennika dla stawek na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 zmieniono miernik stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z peronów ze „zł/min postoj” na „zł/postój”. Jest to konsekwencją zaniżania przez przewoźników czasu planowanego postoj, co jest przyczyną opóźnień pociągów.

Przy kalkulacji stawki przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych lub wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na

stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Każdemu peronowi przyporządkowana jest odpowiednia podkategoria według poniższych założeń.

Do podkategorii III zaliczono stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie.

Do podkategorii II zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla kategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię.

Do podkategorii I zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych kategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający.

Podkategoria peronu korygowana jest stanem jakości nawierzchni w następujący sposób:

- stan dobry i dostateczny nie wpływa na zmianę podkategorii,
- stan niezadowalający obniża podkategorię peronu do pierwszej (najniższej) podkategorii.

Przyjęto, że podkategoria obiektu (stacji, przystanku) jest średnią ważoną podkategorii peronów zaokrągloną w dół, gdzie wagą jest dana podkategoria.

Do ustalenia części stawki jednostkowej za korzystanie z peronów (bez uwzględnienia planowanych kosztów wygłaszania komunikatów megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej) dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków, przyjęto planowane koszty przypisane poszczególnym kategoriom stacji i przystanków oraz planowaną dla nich liczbę postojów. Stawki jednostkowe dla poszczególnych podkategorii peronów zróżnicowano przy uwzględnieniu kosztów i postojów przypadających na poszczególne podkategorie.

Część stawki jednostkowej wynikająca z kosztów informowania podróżnych jest jednakowa dla wszystkich kategorii stacji i przystanków oraz podkategorii peronów i wynosi:

- 1,12 zł/postój za wygłaszanie komunikatów megafonowych,
- 1,29 zł/postój za wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługę urządzeń informacji wizualnej.

Przy uwzględnieniu założeń dotyczących planowanych kosztów, dofinansowania, liczby i struktury postojów, kategoryzacji stacji i przystanków oraz informowania podróżnych, uzyskano następujące wielkości stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie peronów oraz informowanie podróżnych:

Informacja dla podróżnych	Podkategoria	Stawka jednostkowa [zł/postój] za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych dla kategorii stacji/przystanku wynikającej z funkcji w obsłudze przewozów pasażerskich i podkategorii peronów:				
		Stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie lit. B)	Pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie lit. E)	Stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie lit. D)	Stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie lit. C)	Największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie lit. A)
Bez zapowiedzi megafonowych	I	0,84	1,22	1,56	2,35	2,88
	II	1,03	1,49	1,91	2,87	3,52
	III	1,62	2,34	3,00	4,50	5,53
Z zapowiedzia-	I	1,96	2,34	2,68	3,47	4,00

Informacja dla podróżnych	Podkategoria	Stawka jednostkowa [zł/postój] za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych dla kategorii stacji/przystanku wynikającej z funkcji w obsłudze przewozów pasażerskich i podkategorii peronów:				
		Stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie lit. B)	Pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie lit. E)	Stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie lit. D)	Stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie lit. C)	Największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie lit. A)
mi megafonowymi	II	2,15	2,61	3,03	3,99	4,64
	III	2,74	3,46	4,12	5,62	6,65
Z zapowiedziami i obsługą urządzeń informacji wizualnej	I	2,13	2,51	2,85	3,64	4,17
	II	2,32	2,78	3,20	4,16	4,81
	III	2,91	3,63	4,29	5,79	6,82

W poniższej tabeli zestawiono dane do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Lp.	Nazwa usługi	Planowane wielkości	
		Koszty [tys. zł]	Wolumen
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	95,8	100 000
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:		
	a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	697,5	58 000
	b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych	69 418,9	24 000 000
	c) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich:		
	c1) lokomotywy luzem i szynobusy	194,7	214 000
	c2) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	1 243,1	345 000
3	Dostęp do terminali towarowych dla:		
	a) pojazdów kolejowych luzem	774,3	770 000
	b) pociągów lub składów manewrowych	3 776,5	520 000
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	27 198,9	2 000 000

Lp.	Nazwa usługi	Planowane wielkości	
		Koszty [tys. zł]	Wolumen
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	8 146,1	124 000
6	Korzystanie z torów postojowych	16 501,1	14 000 000
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	6 819,1	660 000

2.3.3. Usługi dodatkowe

Przy kalkulacji stawek dla poszczególnych usług dodatkowych uwzględniono wielkość planowanych kosztów oraz planowaną wielkość poszczególnych usług.

W poniższej tabelicy zestawiono dane do kalkulacji stawek jednostkowych dla usług dodatkowych.

Lp.	Nazwa usługi	Planowane wielkości	
		Koszty [tys. zł]	Wolumen
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:		
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	407,7	5 000
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	560,4	1 050
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	131,3	105

Lp.	Nazwa usługi	Planowane wielkości	
		Koszty [tys. zł]	Wolumen
	2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PLK koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków	288,8	9 200
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu*)	32,5	700
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy pociągów	18 915,1	58 000 000
4	Udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	0,8	10
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK	17,5	3 500

3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych

3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Opłata jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej zelektryfikowanej lub nieelektryfikowanej, rodzaju pociągu oraz całkowitej planowanej masy brutto pociągu.

W wyniku obliczeń przeprowadzonych na podstawie metodyki opisanej w pkt. 2.3.1 uzyskano wielkości stawek jednostkowych (zł/pocmk) przedstawione w poniższych tablicach.

Pociągi pasażerskie

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
M<60	2,13	2,93	4,00	5,61
60≤M<120	2,33	3,14	4,24	5,90
120≤M<180	2,63	3,47	4,62	6,37
180≤M<240	2,99	3,86	5,06	6,93
240≤M<300	3,40	4,31	5,57	7,56
300≤M<360	3,72	4,65	5,96	8,04
360≤M<420	4,06	5,03	6,39	8,58
420≤M<480	4,29	5,27	6,67	8,93
480≤M<540	4,68	5,70	7,15	9,53

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,41	3,24	4,37	6,08	7,45
60≤M<120	2,60	3,45	4,61	6,38	7,80
120≤M<180	2,91	3,78	4,98	6,85	8,36
180≤M<240	3,27	4,17	5,43	7,40	9,02
240≤M<300	3,68	4,62	5,94	8,04	9,78
300≤M<360	4,00	4,96	6,32	8,52	10,35
360≤M<420	4,34	5,34	6,75	9,06	10,99
420≤M<480	4,57	5,58	7,04	9,41	11,41
480≤M<540	4,96	6,01	7,52	10,01	12,13

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
540≤M<600	5,14	6,19	7,71	10,23
600≤M<660	5,42	6,50	8,07	10,67
660≤M<720	5,74	6,84	8,46	11,16
720≤M<780	6,09	7,22	8,89	11,69
780≤M<840	6,43	7,59	9,31	12,21
840≤M<900	6,78	7,97	9,74	12,76
900≤M	7,23	8,46	10,30	13,45

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
540≤M<600	5,41	6,50	8,08	10,70	12,96
600≤M<660	5,70	6,81	8,43	11,15	13,49
660≤M<720	6,02	7,15	8,83	11,64	14,07
720≤M<780	6,36	7,53	9,25	12,17	14,70
780≤M<840	6,70	7,90	9,67	12,69	15,33
840≤M<900	7,06	8,28	10,11	13,23	15,97
900≤M	7,51	8,77	10,67	13,93	16,80

Pociągi towarowe

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	2,13	2,93	4,00
60≤M<120	2,33	3,14	4,24
120≤M<180	2,63	3,47	4,62
180≤M<240	2,99	3,86	5,06
240≤M<300	3,40	4,31	5,57
300≤M<360	3,72	4,65	5,96
360≤M<420	4,06	5,03	6,39
420≤M<480	4,29	5,27	6,67
480≤M<540	4,68	5,70	7,15
540≤M<600	5,14	6,19	7,71
600≤M<660	5,42	6,50	8,07
660≤M<720	5,74	6,84	8,46
720≤M<780	6,09	7,22	8,89
780≤M<840	6,43	7,59	9,31
840≤M<900	6,78	7,97	9,74
900≤M<1000	7,23	8,46	10,30
1000≤M<1100	7,81	9,08	11,01

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,41	3,24	4,37	6,08	7,45
60≤M<120	2,60	3,45	4,61	6,38	7,80
120≤M<180	2,91	3,78	4,98	6,85	8,36
180≤M<240	3,27	4,17	5,43	7,40	9,02
240≤M<300	3,68	4,62	5,94	8,04	9,78
300≤M<360	4,00	4,96	6,32	8,52	10,35
360≤M<420	4,34	5,34	6,75	9,06	10,99
420≤M<480	4,57	5,58	7,04	9,41	11,41
480≤M<540	4,96	6,01	7,52	10,01	12,13
540≤M<600	5,41	6,50	8,08	10,70	12,96
600≤M<660	5,70	6,81	8,43	11,15	13,49
660≤M<720	6,02	7,15	8,83	11,64	14,07
720≤M<780	6,36	7,53	9,25	12,17	14,70
780≤M<840	6,70	7,90	9,67	12,69	15,33
840≤M<900	7,06	8,28	10,11	13,23	15,97
900≤M<1000	7,51	8,77	10,67	13,93	16,80
1000≤M<1100	8,08	9,39	11,38	14,81	17,86

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
1100≤M<1200	8,37	9,69	11,71
1200≤M<1300	8,87	10,24	12,33
1300≤M<1400	9,47	10,89	13,07
1400≤M<1500	10,05	11,52	13,79
1500≤M<1600	10,64	12,16	14,52
1600≤M<1700	11,17	12,74	15,18
1700≤M<1800	11,77	13,38	15,91
1800≤M<1900	12,32	13,98	16,60
1900≤M<2000	12,90	14,61	17,32
2000≤M<2100	13,46	15,22	18,01
2100≤M<2200	14,03	15,84	18,71
2200≤M<2300	14,63	16,49	19,46
2300≤M<2400	15,11	17,01	20,05
2400≤M<2500	15,70	17,64	20,77
2500≤M<2600	16,30	18,30	21,52
2600≤M<2700	16,89	18,93	22,24
2700≤M<2800	17,35	19,44	22,82
2800≤M<2900	17,99	20,13	23,61
2900≤M<3000	18,54	20,73	24,29
3000≤M	18,84	21,05	24,65

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
1100≤M<1200	8,65	10,00	12,07	15,68	18,89
1200≤M<1300	9,15	10,55	12,70	16,46	19,82
1300≤M<1400	9,75	11,20	13,44	17,37	20,91
1400≤M<1500	10,33	11,83	14,16	18,27	21,98
1500≤M<1600	10,92	12,47	14,88	19,18	23,06
1600≤M<1700	11,45	13,05	15,54	20,00	24,04
1700≤M<1800	12,04	13,69	16,27	20,91	25,13
1800≤M<1900	12,60	14,29	16,97	21,77	26,15
1900≤M<2000	13,18	14,92	17,68	22,67	27,22
2000≤M<2100	13,74	15,53	18,37	23,52	28,24
2100≤M<2200	14,31	16,15	19,08	24,40	29,29
2200≤M<2300	14,91	16,80	19,82	25,33	30,39
2300≤M<2400	15,39	17,32	20,41	26,07	31,27
2400≤M<2500	15,98	17,95	21,14	26,97	32,35
2500≤M<2600	16,58	18,61	21,88	27,89	33,45
2600≤M<2700	17,17	19,24	22,61	28,80	34,53
2700≤M<2800	17,63	19,75	23,19	29,52	35,39
2800≤M<2900	18,27	20,44	23,97	30,50	36,55
2900≤M<3000	18,82	21,04	24,65	31,34	37,56
3000≤M	19,12	21,36	25,02	31,80	38,11

Średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich pociągów, według danych przyjętych do kalkulacji stawek wynosi 8,92 zł/poc/km, co oznacza zmniejszenie o 2,29 zł/poc/km (-20,4%) w stosunku do cennika 2013.

Szacowane średnie stawki jednostkowe dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – rjp 2016/2017) przedstawiono w załączniku.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymała pismo z MTBiGM z dnia 10 września 2013 r. dot. zapewnienia dofinansowania kosztów operacyjnych spółki ze środków publicznych i w związku z tym przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej uwzględniona zostanie marża zysku w wysokości:

- 0 % – za przejazdy w ramach rocznego rozkładu jazdy,
- 0 % – za przejazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy i katalogu PLK.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bierze pod uwagę możliwość utrzymania tego poziomu marży w kolejnych latach, w zależności od zapewnienia finansowania na działalność operacyjną spółki ze środków publicznych.

3.2. Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

W poniższej tabelicy przedstawiono charakterystykę stawek opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla cenników 2012/2013 w wersji obecnie obowiązującej tzn. z uwzględnieniem dotacji planowanej na 2013 rok oraz w wersji bez dotacji na 2013 rok i projektu cennika 2013/2014.

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa [zł] według cennika:			Zmiana % w stosunku do cennika:	
		2013 z dotacją	2013 bez dotacji	projektu 2014	2013 z dotacją	2013 bez dotacji
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo [km]	0,84	1,27	0,96	14,3%	-24,4%
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:					
	a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa [wag.]	6,56	9,87	12,03	83,4%	21,9%
	b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, w tym:					
	b1) dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach oznaczonych literami A-E [postój]:	1,29 zł/min	1,94			
	Kategoria stacji i przystanków			[zł/postój]		
	b1.1) stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. B) wg podkategorii I, II i III uwzględniającej stan i wyposażenie peronów	-		I – 0,84 II – 1,03 III – 1,62		
	b1.2) pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. E)	-		I – 1,22 II – 1,49 III – 2,34		
	b1.3) stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. D)	-		I – 1,56 II – 1,91 III – 3,00		
	b1.4) stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. C)	-		I – 2,35 II – 2,87 III – 4,50		
b1.5) największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. A)	-		I – 2,88 II – 3,52 III – 5,53			

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa [zł] według cennika:			Zmiana % w stosunku do cennika:	
		2013 z dotacją	2013 bez dotacji	projektu 2014	2013 z dotacją	2013 bez dotacji
	b2) informowanie podróżnych, w tym:	-		[zł/postój]		
	b2.1) wygłaszanie komunikatów megafonowych	-		1,12		
	b2.2) wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	-		1,29		
	c) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich [km]:					
	c1) lokomotywy luzem i szynobusy	0,84	1,27	0,91	8,3%	-28,3%
	c2) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	2,45	3,69	3,60	46,9%	-2,4%
3	Dostęp do terminali towarowych dla:					
	a) pojazdów kolejowych luzem [km]	0,84	1,27	1,01	20,2%	-20,5%
	b) pociągów lub składów manewrowych [km]	5,57	8,37	7,26	30,3%	-13,3%
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych [wag.]	7,89	11,86	13,60	72,4%	14,7%
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów [poc.]	51,76	77,81	65,69	26,9%	-15,6%
6	Korzystanie z torów postojowych [godz.]	1,04	1,56	1,18	13,5%	-24,4%
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych [godz.] *)	9,70	14,58	10,33	6,5%	-29,1%

*) opłata za korzystanie z ramp i placów po zwolnieniu toru ustalana jest wg indywidualnej kalkulacji

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymała pismo z MTBiGM z dnia 10 września 2013 r. dot. zapewnienia dofinansowania kosztów operacyjnych spółki ze środków publicznych i w związku z tym przy ustalaniu opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostanie uwzględniona marża zysku w wysokości 0%. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bierze pod uwagę możliwość utrzymania tego poziomu marży w kolejnych latach, w zależności od zapewnienia finansowania na działalność operacyjną spółki ze środków publicznych.

3.3. Usługi dodatkowe

W poniższej tabeli zestawiono stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi dodatkowe na rozkład jazdy 2012/2013 i według projektu na rozkład jazdy 2013/2014.

Lp.	Nazwa usługi	Stawka wg cennika 2013 [zł]	Stawka wg projektu cennika 2014 [zł]	Zmiana % w stosunku do cennika 2013
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym: 3) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną [zł]: d) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) e) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	75,50	81,53	8,0%
	f) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	500,00	533,70	6,7%
	4) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PLK koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków – zł/godz.	1 195,00	1 250,74	4,7%
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu*) – zł/godz.	42,11	46,48	10,4%
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy pociągów – zł/pockm	0,31	0,33	6,5%
4	Udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	77,87	77,87	0,0%
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK – zł/stronę	5,00	5,00	0,0%

*) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2013/2014

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymała pismo z MTBiGM z dnia 10 września 2013 r. dot. zapewnienia dofinansowania kosztów operacyjnych spółki ze środków publicznych i w związku z tym przy ustalaniu opłat za usługi dodatkowe, zostanie uwzględniona marża zysku w wysokości 0%. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bierze pod uwagę możliwość utrzymania tego poziomu marży w kolejnych latach, w zależności od zapewnienia finansowania na działalność operacyjną spółki ze środków publicznych.

Załącznik

Szacowane średnie stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – rjp 2016/2017)

Wyszczególnienie	Rozkład jazdy pociągów 2013/2014	Rozkład jazdy pociągów 2014/2015	Zmiana % 2015/2014	Rozkład jazdy pociągów 2015/2016	Zmiana % 2016/2015	Rozkład jazdy pociągów 2016/2017	Zmiana % 2017/2016
Planowana baza kosztów							
Koszty bezpośrednie stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [mln zł]	1 963,8	1 931,3	-1,7%	1 945,5	0,7%	1 943,7	-0,1%
Planowana praca eksploatacyjna							
Pasażerskie [mln pockm]	142,9	142,2	-0,5%	142,4	0,1%	141,9	-0,4%
Towarowe [mln pockm]	77,4	74,4	-3,9%	75,8	1,9%	76,1	0,4%
Ogółem [mln pockm]	220,2	216,6	-1,6%	218,2	0,7%	218,0	-0,1%

Wyszczególnienie	Rozkład jazdy pociągów 2013/2014	Rozkład jazdy pociągów 2014/2015	Zmiana % 2015/2014	Rozkład jazdy pociągów 2015/2016	Zmiana % 2016/2015	Rozkład jazdy pociągów 2016/2017	Zmiana % 2017/2016
Planowana stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej							
Pasażerskie [zł/pockm]	6,33	6,36	0,5%	6,36	0,0%	6,38	0,3%
Towarowe [zł/pockm]	13,70	13,79	0,7%	13,71	-0,6%	13,65	-0,4%
Ogółem [zł/pockm]	8,92	8,92	0,0%	8,92	0,0%	8,92	0,0%

Kalkulacja została opracowana na podstawie założeń dotyczących poziomu kosztów oraz pracy eksploatacyjnej, które w przypadku istotnych zmian mogą wpłynąć na szacowane poziomy stawek.