



Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich

# SULIMA: NOWE STAWKI PLK NIE SĄ SPRAWIEDLIWE DLA PRZEWOŹNIKÓW

– Wyliczenia Kolei Mazowieckich wskazują na wzrost stawek nie o 4,8%, jak określają PLK, ale aż o 7,5%. To oznacza dla spółki KM wzrost kosztów dostępu do infrastruktury w 2023 r. o prawie 10 mln zł w stosunku do 2022 r. – pisze w komentarzu na temat propozycji nowych stawek dostępu Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich.

*Projekt Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. określa zasady ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, tj. opłat za przydzielone trasy pociągów, możliwe do wykorzystania przez przewoźników kolejowych w okresie realizacji rozkładu jazdy 2022/2023. Określa również wartości stawek jednostkowych, które PLK zamierzają stosować w 2023 r. do rozliczania z przewoźnikami kole-*

*owymi świadczonych na ich rzecz usług, obejmujących m.in.: umożliwienie przejazdu pociągów po liniach kolejowych, umożliwienie postoju pojazdów kolejowych na torach postojowych stacji zwrotnych czy wykonywanie przejazdów manewrowych na stacjach kolejowych.*

*Czesław Sulima ocenił, że przyjęte w projekcie Cennika założenia zarządcy krajowej infrastruktury kolejowej, dotyczące przede wszystkim metodologii ustalania wartości opłat podstawowych za przydzielone trasy pocią-*

gów, tj. generalnie za umożliwienie przejazdu pociągów po liniach kolejowych, powodować będą w przypadku spółki „Koleje Mazowieckie – KM” daleko idące konsekwencje finansowe.

Na potwierdzenie tej tezy przedstawił poczynione przez KM szacunki dotyczące ustalenia wartości mogącej wystąpić w 2023 r. średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za przejazd pociągów uruchamianych przez pasażerskich przewoźników kolejowych, zawierające porównanie tej stawki ze średnią stawką jednostkowej opłaty podstawowej wynikającej z realizowanego od ponad miesiąca rozkładu jazdy pociągów edycji 2021/2022.

Zamieszczona poniżej tabela przedstawia zmianę ww. stawki jednostkowej, która wg PLK wzrosła o **4,8%**, co w przypadku spółki KM przełożyłoby się na wzrost rocznego kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej o ok. 6 mln zł. Poczynione przez KM wyliczenia, zrealizowane z uwzględnieniem nowych zasad ustalania opłaty podstawowej, wskazują jednak, że stawka jednostkowa wzrosła aż o **7,5%**, a to oznacza wzrost kosztów rocznej działalności przewozowej, wynoszący w przypadku 2023 roku prawie 10 mln zł, tj. niemal tyle, ile spółka KM płaci obecnie za 1 miesiąc realizacji przewozów na sieci linii kolejowych PLK.

Zobrazowana różnica pomiędzy wyliczeniami PLK a KM wynika przede wszystkim z zastosowania przez PLK „ukrytych”, tzw. opłat peronowych wliczanych od opłaty podstawowej, stwierdził Czesław Sulima.

Te dodatkowe opłaty, które PLK zamierza wprowadzić w 2023 r., poza oczywistymi podwyżkami wartości stawek jednostkowych, wynikają z uwzględnienia przy ustalaniu wartości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej do realizacji przejazdu pociągów po liniach

kolejowych, współczynników różnicujących  $W_M$  – zależnych od masy całkowitej brutto planowanych do uruchomienia pociągów oraz  $W_K$  – zależnych od kategorii linii kolejowych. Istotne jest przy tym to, że wartości wspomnianych wskaźników zostały w projekcie *Cennika* ustalone odrębnie dla pociągów pasażerskich kursujących bez postojów handlowych, odrębnie dla pociągów pasażerskich, dla których przewoźnicy kolejowi planują realizację postojów handlowych na stacjach i przystankach kolejowych. Wartości tych współczynników PLK uzależniają od wprowadzonej jako *novum* w *Cenniku* opracowanym dla rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 zmiennej  $L$ , odpowiadającej częstotliwości zaplanowanego rozkładem jazdy pociągów zatrzymań handlowych czy też bardziej – długości odcinków linii kolejowej znajdujących się między kolejnymi stacjami i przystankami kolejowymi, na których przewoźnicy pasażerscy zaplanują zatrzymania handlowe uruchamianych pociągów.

Takie uzależnienie wartości opłat za przejazd pociągów pasażerskich od długości odcinków linii kolejowych między kolejnymi stacjami i przystankami kolejowymi spowoduje, że spółka KM, jak również pozostali pasażerscy przewoźnicy kolejowi wykonujący regionalne i aglomeracyjne przewozy pociągami osobowymi będą płacili zdecydowanie więcej za realizację przejazdu pociągów na liniach kolejowych PLK niż przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie pociągami przyspieszonymi, pospieszonymi czy ekspresowymi, zatrzymującymi się wyłącznie na dużych stacjach.

Czesław Sulima zauważył przy tym, że wartości wskaźników  $W_M$  oraz  $W_K$  są tym wyższe, im częstsze planowane jest handlowe zatrzymywanie pociągów pasażerskich. Przykładowo: wartości wskaźników  $W_M$  dla pociągów pasażerskich o masie brutto od 240 ton do 300 ton, tj. odpowiadającej zestawieniu w 2 EZT: ER75, EW60, N57AKM, EN57AL lub EN57, a więc pociągów uruchamianych najczęściej przez „Koleje Mazowieckie – KM”, wynoszą odpowiednio: dla przejazdu pociągów bez postojów handlowych – 0,84; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o nie więcej niż 3 km ( $L < 3$  km) – 0,8536; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o 3-10 km ( $3 \leq L < 10$  km) – 0,8499; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o 10-25 km ( $10 \leq L < 25$  km) – 0,844; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o więcej niż 25 km ( $L \geq 25$  km) – 0,8425.

W podobny sposób rozkładają się wartości współczynników różnicujących zależnych od kategorii linii kolejowej,  $W_K$ , które np. w przypadku linii kolejowej kategorii 1,0 wynoszą odpowiednio: dla przejazdu pociągów bez postojów handlowych – 1,2015; dla przejazdu po-

#### Szacowanie wartości średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej według projektu *Cennika 2022/2023*

Wyszczególnienie	Średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej [zł/pockm]:		Zmiana %
	ustalona wg <i>Cennika</i> 2021/2022	ustalona wg projektu <i>Cennika</i> 2022/2023	
Przewoźnicy osób – stawka szacowana przez PLK	6,10	6,39	4,8%
Przewoźnicy osób – stawka szacowana przez KM (średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej oszacowana po uwzględnieniu współczynników różnicujących określonych dla pociągów pasażerskich z zamówionymi postojami)	6,10	6,56	7,5%

### Porównanie ustalonych przez KM wartości opłat peronowych, które zgodnie z Cennikiem 2022/2023 będą doliczane do opłaty podstawowej za przejazd pociągu z zamówionymi postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych

Odcinek linii kolejowej	Łuków – Warszawa Zachodnia	Dęblin – Sochaczew	Radom – Warszawa Wschodnia	Skierniewice – Siedlce	Działdowo – Warszawa Zachodnia	Małkinia – Warszawa Wschodnia
Opłata peronowa za jedno zatrzymanie handlowe pociągu realizowane co ok. 3 km	0,81	0,66	0,72	1,23	0,99	0,88
Opłata peronowa za jedno zatrzymanie handlowe pociągu, realizowane co ok. 10÷25 km	0,67	0,64	0,69	0,8	0,76	0,66
Wzrost wartości opłat peronowych przewoźników regionalnych względem opłat peronowych dla przewoźników uruchamiających pociągi pociągów pospiesznych i ekspresowe	20,90%	3,13%	4,35%	53,75%	30,26%	33,33%

ciągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o nie więcej niż 3 km ( $L < 3$  km) – 1,2192; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o 3-10 km ( $3 \leq L < 10$  km) – 1,2152; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o 10-25 km ( $10 \leq L < 25$  km) – 1,2057; dla przejazdu pociągów z postojami handlowymi na stacjach i przystankach kolejowych oddalonych od siebie o więcej niż 25 km ( $L \geq 25$  km) – 1,2044.

Tym samym zaprezentowane różnicowanie wartości wskaźników  $W_M$  oraz  $W_K$  od zmiennej  $L$  prowadzi wprost do sytuacji, w której częściej zatrzymujące się wojewódzkie i międzywojewódzkie pociągi pasażerskie wykonujące przewozy aglomeracyjne i regionalne będą obciążone wyższą „ukrytą” opłatą peronową wliczoną do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej niż uruchamiane na podobnych trasach wojewódzkie, międzywojewódzkie lub międzynarodowe pociągi przyspieszone, pospiesznych i ekspresowe.

Doskonale to przedstawia przykład szacowania kosztów dla wybranej trasy pociągu spółki KM, wykorzystany do symulowania kosztów działalności przewozowej na sieci PLK.

Przykładowy pociąg nr 93160 relacji Skierniewice – Siedlce z masą brutto składu wynoszącą 322 tony, pokonujący trasę o długości 158,62 km kwalifikowaną do średniej kategorii odcinków linii kolejowej równej 1,2, zgodnie z Cennikiem 2021/2022 generuje koszt wynoszący ok. 1359,38 zł. Ustalony zgodnie z projektem Cennika 2022/2023 koszt przejazdu dla ww. pociągu jadącego bez postojów handlowych wyniesie ok. 1378,57 zł, ale ustalony zgodnie z projektem Cennika 2022/2023 koszt przejazdu tego pociągu jadącego z postojami handlowymi zaplanowanymi co ok. 3 km wyniesie aż 1420,50 zł.

Tymczasem ustalony zgodnie z projektem Cennika 2022/2023 koszt przejazdu dla pociągu jadącego z postojami handlowymi zaplanowanymi co ok. 10 km wyniesie ok. 1409,92 zł, a koszt przejazdu dla pociągu jadącego z postojami handlowymi zaplanowanymi co 10-25 km wyniesie ok. 1389,71 zł. Koszt przejazdu pociągu jadącego z postojami handlowymi zaplanowanymi co 25 km i więcej zgodnie z projektem Cennika 2022/2023 wyniesie już tylko ok. 1385,82 zł.

Różnica kosztu przejazdu pociągu zatrzymującego się co ok. 3 km w odniesieniu do pociągu kursującego bez postojów handlowych wynosi 41,93 zł. Kwota ta, odniesiona do 34 postojów handlowych możliwych do realizacji na trasie przejazdu, pozwala ustalić, że koszt jednego zatrzymania handlowego wyniesie **1,23 zł**. Pociąg pokonujący tę samą trasę z zatrzymaniami co 10-25 km jest droższy od pociągu jadącego bez postojów handlowych jedynie o 11,14 zł, co w przeliczeniu na 14 możliwych do wykonania postojów handlowych na trasie przejazdu oznacza konieczność poniesienia opłaty peronowej wynoszącej **0,80 zł** za jedno zatrzymanie handlowe.

Wyliczenia wartości „ukrytych” opłat peronowych dla głównych relacji pociągów uruchamianych przez KM, przedstawionych w załączonej wyżej tabeli, wyraźnie wskazują, że w przypadku pociągów regionalnych te dodatkowe opłaty wliczane do należności za przejazd pociągu będą zdecydowanie wyższe niż w przypadku realizacji przejazdu pociągów pospiesznych wykonujących zatrzymanie handlowe co 10-25 km.

Powyższe porównanie wartości szacowanych opłat peronowych mających zastosowanie w przypadku uruchamiania pociągów pasażerskich z zamówionymi postojami handlowymi wyraźnie wskazują, że zachodzi duża dysproporcja w kształtowaniu „ukrytych” opłat peronowych. Przewoźnik realizujący przewozy aglomeracyjne i regionalne, korzystający ze wszyst-

kich stacji i przystanków kolejowych zlokalizowanych wzdłuż trasy przejazdu pociągu będzie ponosił opłaty peronowe za jedno zatrzymanie handlowe wyższe nawet o ok. **54%**, w porównaniu z opłatami peronowymi ponoszonymi przez przewoźników wykonujących przewozy na trasach wojewódzkich, międzywojewódzkich lub międzynarodowych pociągami przyspieszonymi, pospieszonymi i ekspresowymi zatrzymującymi się tylko na dużych stacjach kolejowych.

Patrząc na przedstawione powyżej różnice wartości opłat peronowych, ale również odnosząc się do poczynionych szacunków kosztów uruchomienia wybranych tras pociągów, zauważyć można, że PLK nie traktują sprawiedliwie kwestii równoważnego pozycjonowania przewoźników kolejowych osób operujących na tych samych obszarach, ale w odmiennej specyfice świadczonych przewozów. Można wręcz zaryzykować tezę, że PLK zakładając nowy sposób ustalania opłaty podstawowej, być może w sposób niezamierzony, ukierunkowują swoje działania na dyskryminację działających lokalnie i regionalnie przewoźników pasażerskich operujących z tych samych stacji i przystanków kolejowych co przewoźnik o krajowym i międzynarodowym zasięgu świadczonych usług przewozowych.

Co więcej, porównując koszty tras pociągów, można odnieść wrażenie, że wzrost opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w 2023 r. nie będzie równomiernie odnoszony do wszystkich przewoźników pasażerskich. Patrząc na koszty przejazdu pociągów spółki KM na przykładowych odcinkach, jak Dęblin – Sochaczew, Radom – Warszawa Wschodnia, Skierniewice – Siedlce czy Łuków – Warszawa Zachodnia, można ustalić w przybliżeniu, że koszt przejazdu pociągów zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych będzie o ok. **3,5-5,5%** droższy niż w 2022 r. Ta sytuacja zupełnie inaczej będzie wyglądać w przypadku pociągów, które nie będą realizowały częstych zatrzymań handlowych. W przypadku pociągów z zaplanowanymi postojami handlowymi odbywającymi się co 10-25 km ich trasy przejazdu zostaną wycenione o ok. 1,7-2,0% drożej. Pociągi, które będą realizowały postoje handlowe co 25 km i więcej, podróżują mniej więcej o 2,7%. Tym samym przewoźnicy pasażerscy uruchamiający wyłącznie pociągi pospieszne czy ekspresowe tylko połowicznie odczują zaplanowaną przez PLK podwyżkę opłat.

Czesław Sulima wyjaśnił przy tym, że przedstawione szacunki obarczone są ryzykiem popełnienia niezamierzonego błędu rachunkowego. Ryzyko to jest pochodną nieprecyzyjnego określenia przez PLK metodologii stosowania zmiennej **L** powiązanej z częstotliwością zaplanowanych rozkładem jazdy zatrzymań handlowych, wykorzystywanej indywidualnie dla każdej z zamówionych tras pociągów do określania wartości współczynników różnicujących **W<sub>M</sub>** i **W<sub>K</sub>**. Jak dodał, zarządca krajowej infrastruktury kolejowej w żaden sposób nie objaśnia, jak

zmienna **L** będzie wpływała na dobór współczynników **W<sub>M</sub>** i **W<sub>K</sub>** dla poszczególnych zamówionych tras pociągów. Przykładowo brak jest precyzyjnego określenia, jak wskaźniki **W<sub>M</sub>** i **W<sub>K</sub>** będą dobierane dla pociągów pasażerskich, które w części trasy przejazdu przebiegającej przez obszar aglomeracji miejskiej będą realizowały częste zatrzymania na stacjach i przystankach kolejowych, ale w obszarach oddalonych od większych miast pojadą z niezbyt częstymi postojami, jako np. pociągi przyspieszone. PLK nie określają, czy w tego typu przypadkach zmienna **L** z przedziału do 3 km między zamówionymi postojami handlowymi pociągu będzie odnoszona do wyceny całej trasy przebiegu pociągu, czy tylko do jej części przebiegającej przez obszar silnie zurbanizowany. Pozostaje w sferze domysłów, czy do każdego fragmentu zamówionej trasy pociągu będzie dobierana odpowiednia zmienna **L**, charakteryzująca odległości między zamówionymi postojami handlowymi. A może zmienna ta będzie ustalana na podstawie wcześniejszego wyliczenia średniej arytmetycznej długości odcinka między zamówionymi postojami handlowymi, wyliczonej z uwzględnieniem długości wszystkich odcinków między stacjami i przystankami kolejowymi, na których przewoźnicy zaplanują postoje handlowe pociągów.

Czesław Sulima zauważył, że na przykładzie wykorzystanych do szacowania opłaty podstawowej wymienionych powyżej tras pociągów pasażerskich spółki KM można wskazać takie trasy, w których zmienna **L** powinna być inna na fragmencie trasy przebiegającej ściśle przez obszar aglomeracji warszawskiej, zupełnie inna na odcinkach zlokalizowanych w pewnej odległości od Warszawy. Dodał, że w przedstawionej sytuacji nie sposób ustalić, jakie intencje przyświecały zarządcy krajowej infrastruktury kolejowej – zwłaszcza że przytacza on w treści załączników do *Regulaminu Sieci 2022/2023* przepisy określające sposób ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej, które w żaden sposób nie określają, jak zmienność długości odcinka linii kolejowej wyznaczonego między kolejnymi stacjami lub przystankami kolejowymi, na których zaplanowano zatrzymanie handlowe pociągu pasażerskiego, ma wpływać na wartość ustalonej opłaty podstawowej, stanowiącej należność PLK za przejazd pociągu.

Przywołanie postanowień § 21 ust. 1-4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej nie znajduje w tym przypadku żadnego uzasadnienia.

Co ciekawe, PLK powołują się jeszcze na wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG, dotyczącej opłaty peronowej. PLK przytaczają, że zgodnie z *Załącznikiem II* do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego



Fot. Krzysztof Dobrzański

należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w *Załączniku nr I* do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej, co ma niby upoważniać zarządcę krajowej infrastruktury kolejowej do pobierania opłat peronowych.

Tymczasem Czesław Sulima zastrzegł, że spółka KM ma wątpliwości, czy w sytuacji braku implementacji postanowień *Załącznika II* do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. do prawa krajowego zarządca krajowej infrastruktury kolejowej ma podstawy prawne do uwzględniania po stronie kosztów związanych z realizacją przejazdów pociągów – kosztów peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego, zwłaszcza że dokonane przez PLK przywołanie sentencji wyroku oraz przepisów krajowych zdaje się nie znajdować merytorycznego uzasadnienia. Zarządca krajowej infrastruktury kolejowej w żaden sposób nie odnosi bowiem planowanych podwyżek opłat za dostęp do infrastruktury do bieżącej kondycji finansowej rynku przewozowego. Nie przedstawia również żadnych szczegółowych danych dotyczących kosztowności utrzymania infrastruktury, w tym zasad powiązania kosztów wynikających z korzystania z peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, z odległością między postojami, a w konsekwencji częstotliwością zatrzymań pociągów na stacjach i przystankach kolejowych.

W tym miejscu trzeba przypomnieć, że zaplanowany przez PLK wzrost średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyliczony dla przewoźników kolejowych osób z uwzględnieniem wliczenia jako składowej minimalnego dostępu do infrastruktury także kosztów utrzymania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, został ustalony na poziomie ok. 7,5%. Odnosząc tę podwyżkę do przywoływanych przez PLK w *Regulaminie Sieci 2022/2023* postanowień

ustawy o transporcie kolejowym, określających, że „zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku na to pozwala, dokonać podwyżek stawek”, można jednoznacznie stwierdzić, iż brak jest podstaw do akceptacji tak wysokiego wzrostu opłat za dostęp do krajowej infrastruktury kolejowej.

Analizując przekazany przez PLK do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt *Cennika 2022/2023*, można odnieść wrażenie, że zarządca infrastruktury skupił się na maksymalizacji swojego zysku poprzez drenaż środków przewoźników operujących na lokalnych rynkach przewozowych, nie zważając na występujące obecnie trudności gospodarcze spowodowane długotrwałym oddziaływaniem ogólnoświatowej epidemii, galopującą inflacją, szalejącymi kosztami energii trakcyjnej, drastycznym spadkiem przewozów pasażerskich czy poważnym ograniczeniem wpływów z biletów.

Jeszcze gorsze w tym wszystkim jest to, że konstruując w PLK założenia *Cennika* na 2023 rok, zapomniano o tak istotnych kwestiach, jak określenie zrozumiałych i wyczerpująco sprecyzowanych zasad rozliczania się z przewoźnikami kolejowymi z realizacji zamówionych przejazdów pociągów pasażerskich, planowanych do uruchamiania w rozkładzie jazdy pociągów edycji 2022/2023.

Tym samym w ocenie KM przedłożony do zatwierdzenia przez Prezesa UTK projekt *Cennika* nie powinien zostać dopuszczony do stosowania w rozliczeniach finansowych między PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a przewoźnikami kolejowymi. Także ze względu na przesłanki świadczące o nierównym traktowaniu przez zarządcę infrastruktury kolejowej aplikantów i przewoźników nie powinien on w tym kształcie wchodzić w życie.

W świetle zaprezentowanych powyżej uwag „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. przekazała na ręce Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pisemne stanowisko interwencyjne w sprawie projektu *Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 11 grudnia 2022 r.*, z prośbą o niezatwierdzenie przez Prezesa UTK przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu *Cennika*. □