



**Marianna Kotowska-Jelonek**

Politechnika Świętokrzyska w Kielcach  
Wydział Zarządzania i Modelowania Komputerowego  
Katedra Ekonomii i Finansów  
mjelonek@tu.kielce.pl

**OPLĄTY ZA DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY  
KOLEJOWEJ JAKO DETERMINANTA  
WYNIKÓW FINANSOWYCH  
ZARZĄDCY SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE**

**Streszczenie:** W artykule scharakteryzowano wybrane zagadnienia kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej głównego zarządcy tej infrastruktury w Polsce, tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Problematyka opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zaprezentowana została w aspekcie kształtowania przychodów zarządcy, jego gospodarki finansowej i wpływu na wynik finansowy.

**Słowa kluczowe:** infrastruktura kolejowa, zarządzanie infrastrukturą kolejową w Polsce, opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, wynik finansowy PKP PLK SA.

**Wprowadzenie**

Restrukturyzacja transportu kolejowego w Polsce w okresie transformacji doprowadziła do oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności związanej z przewozami ładunków i pasażerów. Głównym zarządcą infrastruktury kolejowej została spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA, która swą działalność prowadzi od 1 października 2001 r. Spółka ta udostępnia sieć linii kolejowych operatorom przewozowym za określoną opłatą, która – z ekonomicznego punktu widzenia – stanowi cenę za trasę przejazdu pociągu. Cena ta nie jest kształtowana w wyniku swobodnej gry rynkowej, głównie z powodu uwarunkowań struktury rynku – infrastruktura kolejowa jest naturalnym monopolem.

Rola i znaczenie infrastruktury kolejowej w gospodarce sprawiają, że stanowi ona przedmiot polityki regulacyjnej państwa oraz – w określonym stopniu – obszar oddziaływania Unii Europejskiej w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu oraz niedyskryminacyjnego dostępu do niej przewoźników kolejowych. Opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej stanowią jednocześnie główne źródło przychodów dla jej zarządcy. Poziom jednostkowych stawek opłat, terminowość uiszczania opłat przez przewoźników oraz polityka państwa w tym zakresie determinują strumień przychodów oraz wyniki finansowe zarządcy infrastruktury kolejowej.

Przedmiotem niniejszego artykułu jest problematyka kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej PKP PLK SA. Zasadniczym celem podjętych rozważań jest identyfikacja prawnych i ekonomicznych uwarunkowań, determinujących poziom tych opłat, oraz syntetyczna prezentacja strumieni przychodów spółki, generowanych przez opłaty w świetle jej wyników finansowych w latach 2012-2013. Artykuł przygotowany został na podstawie studiów literaturowych przedmiotu, krytycznej analizy pozyskanych źródeł oraz własnych opracowań i syntezy danych statystycznych ilustrujących przedmiot badań.

## **1. Infrastruktura kolejowa w Polsce i jej zarządcy**

Infrastrukturę transportową, będącą częścią majątku infrastrukturalnego gospodarki, tworzą różnorodne obiekty i urządzenia, które można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

- 1) urządzenia o charakterze liniowym, tj. drogi transportowe różnych gałęzi transportu wraz z wyposażeniem trwałym w budowie inżynierskie (mosty, tunele, wiadukty) oraz niezbędnymi do ich funkcjonowania urządzeniami sterowania i zabezpieczenia ruchu pojazdów – tzw. infrastruktura liniowa,
- 2) punkty transportowe wszystkich gałęzi transportu wraz z niezbędnym wyposażeniem trwałym – tzw. infrastruktura punktowa.

W transporcie kolejowym infrastrukturę stanowią linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury [Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4, ust.1]. Wybrane informacje dotyczące liniowej infrastruktury kolejowej w Polsce zawarte są w tabeli 1.

**Tabela 1.** Infrastruktura kolejowa w Polsce w latach 1990-2013

Wyszczególnienie	1990	2000	2010	2013
Linie kolejowe eksploatowane <sup>a</sup> (km)	26 228	22 560	20 228	19 328
– w tym: linie normalnotorowe <sup>b</sup>	23 993	21 575	20 089	19 259
linie wąskotorowe	2235	985	139	69
Linie kolejowe zelektryfikowane (km)	11 387	11 905	11 916	11 868
Linie kolejowe jednotorowe (km)	14 999	12 814	11 353	10 560
Linie kolejowe dwu- i więcejtorowe (km)	8994	8761	8736	8699
Gęstość sieci kolejowej ogółem (km/100 km <sup>2</sup> )	8,4	7,2	6,5	6,2

a – do 2001 r. sieć PP PKP, od 2002 r. sieć zarządzana przez wszystkie podmioty będące zarządcami sieci kolejowej w Polsce, w tym także PKP PLK SA

b – łącznie z liniami szerokotorowymi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [*Rocznik Statystyczny PKP 1990, 1990; Rocznik Statystyczny PKP 2000, 2001; Transport – Wyniki działalności w 2008 r., 2009; Transport – Wyniki działalności w 2010 r., 2011; Transport – Wyniki działalności w 2013 r., 2014*].

Infrastruktura transportu, w tym również kolejowego, posiada pewne specyficzne cechy i właściwości, do których zalicza się: wysoką majątkochłonność i kapitałochłonność, długi okres budowy i eksploatacji, niepodzielność techniczną i ekonomiczną, immobilność przestrzenną i funkcjonalną, dostarczanie korzyści całej gospodarce, dominujące angażowanie kapitału publicznego [Grzywacz, 1982; Wojewódzka-Król (red.), 2002; Kotowska-Jelonek, 1994]. Cechy te przesądziły o rozwiązaniach formalnoprawnych i organizacyjnych, jakie miały miejsce w procesie restrukturyzacji transportu kolejowego w Polsce i w realizacji jednego z jej istotnych założeń – oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej. W praktyce najczęściej oddzielenie to sprowadza się do utworzenia odrębnego (lub odrębnych) podmiotu zarządzającego liniami, stacjami i przystankami kolejowymi oraz podmiotów wykonujących przewozy pasażerów i ładunków<sup>1</sup>.

Głównym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA z siedzibą w Warszawie, która rozpoczęła swą działalność 1 października 2001 r. Spółka ta utworzona została na bazie części majątku wydzielonego ze spółki Polskie Koleje Państwowe SA – skomercjalizowanego Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe. Spółka ta zarządza siecią linii kolejowych w Polsce, których ogólna długość na koniec 2013 r. wy-

<sup>1</sup> Zgodnie z obowiązującymi w Polsce regulacjami prawnymi zarządcy infrastruktury kolejowej zasadniczo nie są uprawnieni do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem przewozów technologicznych dla własnych potrzeb [Ustawa o transporcie kolejowym, art. 5, ust. 3 i 4]. Jest jednak pewna grupa zarządców prowadzących oba rodzaje działalności. Długość sieci kolejowej zarządzanej przez te podmioty jest jednak relatywnie mała w stosunku do ogólnej długości sieci kolejowej Polski [*Ocena funkcjonowania rynku...*, 2015, s. 54].

niosła 18 533 km, co stanowiło ok. 93% ogólnej długości linii kolejowych w Polsce<sup>2</sup>. Pozostałą siecią linii kolejowych (bez wąskotorowych) zarządza 9 innych podmiotów, w tym: Infra SILESIA S.A., Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe S.A, Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., CTL Maczki-Bór S.A., UBB Polska Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP LHS Sp. z o.o.

Wybrane informacje o infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK SA według stanu na koniec 2013 r. zawiera tabela 2.

**Tabela 2.** Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA (stan na koniec 2013 r.)

Wyszczególnienie	2013
Linie kolejowe eksploatowane (km)	18 533
Długość torów szlakowych i stacyjnych w sieci kolejowej (km)	36 440
w tym:	
– tory szlakowe i główne zasadnicze na stacjach	27 113
– tory stacyjne	9327
Rozjazdy (szt.)	41 944
w tym:	
– rozjazdy w torach szlakowych i zasadniczych	18 320
– rozjazdy w torach stacyjnych	23 624
Skrzyżowania w poziomie szyn (szt.)	15 715
Obiekty inżynieryjne (szt.)	25 683
Budynki (szt.)	6272
Budowle (szt.)	12 382

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Raport roczny PKP PLK SA 2013, 2014, s. 35].

W świetle obowiązujących w Polsce regulacji prawnych [Ustawa o transporcie kolejowym, art. 5, ust. 1] do zadań zarządcy infrastruktury kolejowej należą:

- 1) budowa i utrzymanie infrastruktury kolejowej,
- 2) prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- 3) utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- 4) udostępnianie tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczenie usług z tym związanych,
- 5) zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

Z punktu widzenia problematyki będącej przedmiotem dalszych rozważań istotne są w szczególności trzy z wymienionych zadań, a mianowicie: prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz udostępnianie jej przewoźnikom kolejowym. Prowadzenie ruchu pociągów oraz utrzymanie infrastruktury kolejowej (prace remontowe, konserwacyjne, przeglą-

<sup>2</sup> Zarządzanie liniami wąskotorowymi w Polsce jest bardziej rozproszone, jednakże znaczenie tych linii w systemie kolejowym Polski jest niewielkie [Ocena funkcjonowania rynku..., 2015, s. 54].

dy itp., umożliwiające bezpieczny przejazd pociągu po danej linii) generuje powstawanie kosztów, zaliczanych do kosztów działalności operacyjnej zarządcy i uwzględnianych w kalkulacji jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury. Natomiast udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzieleniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnych obiektów i urządzeń infrastrukturalnych. Udostępnienie to ma charakter odpłatny i generuje przychody ze sprzedaży tras, będące jedną z podstawowych grup przychodów działalności operacyjnej zarządcy.

## **2. Teoretyczne i prawne aspekty kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej**

Odpłatne udostępnianie infrastruktury kolejowej wymaga zdefiniowania tzw. systemu opłat, którego integralnym elementem jest stawka jednostkowa opłaty. Stanowi ona cenę za usługę, polegającą na udostępnieniu przez zarządcę infrastruktury kolejowej operatorowi przewozowemu drogi kolejowej i umożliwienie mu – za pomocą odpowiednich urządzeń – wykonania jazdy pociągiem w określonej relacji i w określonym przedziale czasu. Inaczej mówiąc – przewoźnik kupuje u zarządcy czasowo-przestrzenną trasę przejazdu [Bogdaniuk i Massel, 1998; Kotowska-Jelonek, 2007].

W gospodarkach rynkowych cena stanowi wyrażoną w pieniądzu wartość wymienną towaru kształtowaną przez rynek. Relacje wymienne między towarami, czyli ceny, są wypadkową różnokierunkowych interesów sprzedających i kupujących. Jednak są one obiektywnymi kategoriami ekonomicznymi tylko wówczas, gdy kształtowane są na rynku [Nasiłowski, 2013; Milewski (red.), 2008; Kotowska-Jelonek, 2007]. W przypadku jakichkolwiek zakłóceń swobodnej gry rynkowej w kształtowaniu cen, niezależnie od ich celowości i zasadności, pojawia się pytanie o podstawy i zasady ustalania cen jednostki produktu. Tak jest w odniesieniu do usługi będącej przedmiotem kupna – sprzedaży między dwoma odrębnymi podmiotami: zarządcą infrastruktury kolejowej i operatorem przewozowym. Cena za tę usługę nie jest kształtowana w wyniku swobodnej gry rynkowej między sprzedającym i kupującym. Jest to uwarunkowane strukturą rynku (infrastruktura kolejowa jest naturalnym monopolem) oraz polityką reformowania transportu kolejowego (relatywnie duża kontrola państwa nad sektorem infrastruktury). Wynika także ze wspomnianych cech i właściwości infrastruktury kolejowej.

W warunkach, w których popytowo-podażowy model kształtowania cen zawodzi, teoretyczne modele cen opierają się zazwyczaj na kosztach produkcji. W zależności od rodzaju i kategorii kosztu, przyjmowanego jako podstawa do ustalania cen, określone są różne tzw. kosztowe formuły cen, takie jak:

- koszty całkowite plus marża – cena oparta na koszcie jednostkowym, skalkulowanym w sposób uwzględniający zarówno bezpośrednie, jak i pośrednie koszty wytworzenia jednostki produktu oraz zawierająca marżę jednostkową;
- techniczny koszt wytworzenia plus marża – cena oparta na koszcie jednostkowym skalkulowanym w sposób uwzględniający tylko te elementy kosztów, które składają się na tzw. techniczny koszt wytworzenia (koszty bezpośrednie oraz uzasadniona część kosztów pośrednich, najczęściej tzw. koszty wydziałowe) oraz zawierająca marżę jednostkową;
- koszty zmienne plus marża – cena oparta na zmiennym koszcie jednostkowym i zawierająca marżę jednostkową;
- koszty plus zysk od kapitału – cena oparta na koszcie jednostkowym, skalkulowanym w sposób uwzględniający koszty całkowite (bezpośrednie i pośrednie) oraz zawierająca narzut związany z oczekiwaną stopą zwrotu zainwestowanego kapitału [Jarugowa i Sobańska, 1991; Sojak, 2001; Wróbel, 2001].

Powyższe formuły mogą być modyfikowane zarówno co do zakresu i struktury kosztów, uwzględnianych jako podstawa obliczeń, jak też w odniesieniu do kalkulowanych marż. Istotny jest przy tym fakt, w jakim stopniu przyjęty sposób kształtowania cen „nawiązuje” do dwóch głównych ograniczeń wynikających z mechanizmu rynkowego, w którym górną granicę ceny określa zdolność płatnicza klienta, natomiast dolną – poziom akceptowany przez sprzedawcę. Poziom ten czasami jest równy kosztom produkcji, a czasami mniejszy od tych kosztów [Hanna i Dogde, 1997].

Jak wspomniano, problematyka kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce stanowi przedmiot polityki regulacyjnej państwa. Wprawdzie poziom i struktura jednostkowych stawek opłat ustalana jest przez PKP PLK SA, jednak regulacje prawne, zawarte w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [2013] oraz w rozporządzeniach wykonawczych określają pewne wymagania metodyczne i proceduralne w tym zakresie. Wymagania te syntetycznie zaprezentowane zostały w dalszej części artykułu. W tym miejscu należy natomiast wspomnieć, że są one uwarunkowane rozwiązaniami i wytycznymi, jakie w tym względzie wypracowane zostały w Unii Europejskiej w procesie reformowania kolei. Proces ten we Wspólnocie regulowany był począwszy od 1991 r. wieloma dyrektywami, w tym także obowiązującą Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada

2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego [2012]. Generalna zasada wynikająca z tych regulacji, a odnosząca się do podstawy kosztowej opłat, determinuje konieczność oparcia jej na kosztach powstających bezpośrednio u zarządcy infrastruktury na skutek udostępniania operatorowi trasy przejazdu pociągu po określonej linii i w związku z przejazdem pociągów, bez szczegółowej identyfikacji zakresu kosztów [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady, 2012, art. 31, ust. 3]. Takie rozwiązanie – z jednej strony – jest w pełni uzasadnione zróżnicowaniem systemów rachunku kosztów stosowanych przez zarządców infrastruktury kolejowej w poszczególnych krajach członkowskich, z drugiej zaś – stworzyło duży zakres swobody w zakresie implementacji przez nie wytycznych Wspólnoty. Koszty te utożsamiane są albo z kosztami krańcowymi, albo z tymi kosztami poniesionymi przez zarządcę, które są niepokryte przez budżety publiczne. W krajach członkowskich UE powstały zatem różne podejścia systemowe do opracowywania kalkulacji jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, różne rozwiązania szczegółowe co do zakresu i sposobu szacowania kosztów krańcowych, zakresu i rodzaju parametrów i wskaźników przyjmowanych do alokacji kosztów w poszczególnych ujęciach modelowych. Zróżnicowanie to znalazło odzwierciedlenie w dużej rozpiętości jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w krajach członkowskich UE [*Railway Reform and Charges for the Use of Infrastructure*, 2005; Kotowska-Jelonek, 2007; *Infracharges. UIC Study on Railway Infrastructure Charges in Europe*, 2012]. Niedawno Komisja Europejska opracowała nowe Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które ponoszone są bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu [2015]. Jego regulacje będą jednak miały wpływ na kształtowanie jednostkowych stawek opłat w kolejnych cennikach, opracowywanych po 1 sierpnia 2015 r.

### **3. System opłat za dostęp do sieci kolejowej PKP PLK SA**

Obowiązujący w Polsce system opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, uległ istotnym zmianom od momentu wprowadzenia go po raz pierwszy w 1999 r. w sieci zarządzanej przez istniejące wówczas przedsiębiorstwo PP Polskie Koleje Państwowe. Zmiany te uwarunkowane były wieloma czynnikami, w tym:

- restrukturyzacją PP PKP i ukształtowaniem nowych relacji cywilnoprawnych między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi,

- ewolucją prawa UE w odniesieniu do systemowych rozwiązań w zakresie kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i stopniowym dostosowywaniem do niego przepisów krajowych,
- krytyczną oceną środowisk opiniotwórczych w Polsce i użytkowników infrastruktury kolejowej zasadności i poprawności przyjmowanych rozwiązań<sup>3</sup>.

Podstawy prawne oraz metodyczne obowiązującego systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK SA, tworzą regulacje zawarte w dwóch zasadniczych aktach prawnych: Ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym [2013] oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej [2014]. Wynika z nich, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio ponosi zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami [Ustawa o transporcie kolejowym, 2013, art. 33.1, p. 2]. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębnie opłatę za:

- 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wyszczególnione w stosownym załączniku do ustawy,
- 2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujący usługi również wymienione odrębnie w ustawie [Ustawa o transporcie kolejowym, 2013, art. 33.1, p. 3a].

Konkretyzacja zakresu kosztów, uwzględnianych w procesie kalkulacji, zawarta jest w drugim z wymienionych aktów prawnych. Zgodnie z par. 7 ust. 6 Rozporządzenia, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zalicza się w szczególności część kosztów:

- 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
- 2) prowadzenia ruchu pociągów,
- 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego.

---

<sup>3</sup> Potwierdzeniem tego jest polemiczna dyskusja prowadzona w środowisku transportowym, prezentowana także na łamach prasy, w publikacjach naukowych i popularnonaukowych. Potwierdza ją także fakt wniesienia przez Komisję Europejską do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej skargi przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej w przedmiocie niewypełnienia przez Polskę niektórych zobowiązań w dziedzinie transportu kolejowego, wynikających z prawa UE. W wydanym w tej sprawie 30 maja 2013 r. wyroku TS C-512/10 stwierdzono, iż Rzeczpospolita Polska uchybiła tym zobowiązaniom, m.in. poprzez kalkulację dotychczas jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na bazie kosztów, których zakres był większy niż ten, jaki obejmuje koszty ponoszone przez zarządcę bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami [www 1].



Nie zalicza się tu natomiast kosztów: administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowych i innych kosztów pośrednich.

Takie ujęcie struktury kosztów, stanowiących tzw. bazę kosztową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, stwarza określone wymagania w zakresie ewidencji kosztów operacyjnych, jeśli chodzi o sposób ich rozliczania, identyfikację tzw. nośników kosztów, alokację elementarnych kosztów procesów do poszczególnych grup kosztów i na poszczególne produkty. Wymaga zatem prowadzenia przez zarządcę takiego systemu rachunku kosztów, który spełniałby nie tylko wymagania prawa bilansowego, ale uwzględniał różnorodne potrzeby informacyjne, w tym związane z kalkulacją jednostkowych stawek opłat za minimalny dostęp do zarządzanej przez niego infrastruktury [Kotowska-Jelonek, 2014].

Scharakteryzowane wyżej wymagania formalnoprawne, dotyczące zasad kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce, stanowiły podstawę do opracowania przez PKP PLK SA *Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązującego od 14 grudnia 2014 r.* [2014]<sup>4</sup>. Zawiera on:

- stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,
- stawki jednostkowe opłat dodatkowych.

Szczegółowa charakterystyka cennika przekracza ramy niniejszego artykułu. W tym miejscu istotne jest przedstawienie wybranych informacji, odnoszących się przede wszystkim do jednostkowych stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do linii kolejowych. Stawki te stanowią bowiem cenę jednostkową za dostęp do tras i są podstawą do obliczania całej kwoty opłaty podstawowej za przejazd pociągu po danej trasie. A zatem mają istotny wpływ na poziom przychodów zarządcy z tytułu sprzedaży swojego podstawowego produktu – dostępu do infrastruktury kolejowej.

Do głównych czynników wpływających na wielkość i relacje pomiędzy stawkami jednostkowymi za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej należą:

- wielkość i struktura planowanych na 2015 r. kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, od-

---

<sup>4</sup> Cennik ten, zgodnie z obowiązującą procedurą, zatwierdzony został decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie z 28 października 2014 r.

zwierciadlającej rzeczywiste zużycie infrastruktury kolejowej na skutek przejazdu pociągów<sup>5</sup>,

- wielkość i struktura planowanej pracy eksploatacyjnej w ruchu pasażerskim i towarowym,
- parametry referencyjne dotyczące dopuszczalnej prędkości technicznej na poszczególnych odcinkach linii i masy brutto pociągów,
- przyjęta metodyka kalkulacji stawek jednostkowych<sup>6</sup>.

W uzupełnieniu syntetycznej prezentacji metodycznych i prawnych podstaw kalkulacji jednostkowych stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ujętych w cenniku PKP PLK SA na rok 2015 dodać należy, iż stawki te, wyrażone w zł na 1 pociągokilometr, skalkulowane zostały:

- odrębnie dla pociągów towarowych i pasażerskich,
- odrębnie dla linii kolejowych zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych,
- z uwzględnieniem zróżnicowania całkowitej masy pociągu brutto,
- z uwzględnieniem zróżnicowania linii kolejowych na kategorie (podział na kategorie uwzględnia możliwą maksymalną prędkość techniczną pociągu na danej linii oraz średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych i pasażerskich na 1 km toru).

Jednostkowe stawki opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zawierają się w następujących przedziałach:

1) dla pociągów pasażerskich:

- a) na liniach bez dostępu do urządzeń sieci trakcyjnej: od 2,20 zł/pockm (dla pociągów o masie mniejszej niż 60 ton na liniach kategorii 1) do 10,44 zł/pockm (dla pociągów o masie równej 900 ton lub większej na liniach kategorii 3); na liniach tych stawki zróżnicowane są w ramach 16 przedziałów całkowitej masy brutto pociągów dla 3 różnych kategorii linii kolejowych, co sprawia, że odnośna tabela zawiera 48 jednostkowych stawek opłat;
- b) na liniach z dostępem do urządzeń sieci trakcyjnej: od 2,62 zł/pockm (dla pociągów o masie mniejszej niż 60 ton na liniach kategorii 1) do 17,68 zł/pockm (dla pociągów o masie równej 900 ton lub większej na liniach

<sup>5</sup> W kalkulacji stawek jednostkowych na 2015 r. z bazy kosztowej wyłączona została w całości amortyzacja ze względu na brak możliwości pozyskania z systemu rachunku kosztów zarządcy informacji o historycznych kosztach tylko tej części amortyzacji, która odzwierciedla rzeczywiste zużycie infrastruktury wynikające z ruchu kolejowego. Niemożliwe było więc zaplanowanie tej grupy kosztów na 2015 r.

<sup>6</sup> Sposób uwzględniania wymienionych czynników w procesie kalkulacji jednostkowych stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest szczegółowo zaprezentowany w Załączniku nr 12 do *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015* [2014].

kategorii 5); na liniach tych stawki zróżnicowane są także w ramach 16 przedziałów całkowitej masy brutto pociągów dla 5 różnych kategorii linii kolejowych – istnieje tu aż 90 różnych jednostkowych stawek opłat;

2) dla pociągów towarowych:

- a) na liniach bez dostępu do urządzeń sieci trakcyjnej: od 2,20 zł/pockm (dla pociągów o masie mniejszej niż 60 ton na liniach kategorii 1) do 23,89 zł/pockm (dla pociągów o masie równej 3000 ton lub większej na liniach kategorii 3); na liniach tych stawki zróżnicowane są w ramach 37 przedziałów całkowitej masy brutto pociągów dla 3 różnych kategorii linii kolejowych, co sprawia, że stosowna tabela zawiera 111 jednostkowych stawek opłat;
- b) na liniach z dostępem do urządzeń sieci trakcyjnej: od 2,62 zł/pockm (dla pociągów o masie mniejszej niż 60 ton na liniach kategorii 1) do 38,02 zł/pockm (dla pociągów o masie równej 3000 ton lub większej na liniach kategorii 5); na liniach tych stawki zróżnicowane są także w ramach 37 przedziałów całkowitej masy pociągów dla 5 różnych kategorii linii kolejowych; stosowna tabela zawiera więc aż 185 jednostkowych stawek opłat.

#### **4. Ekonomiczne aspekty systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej PKP PLK SA**

Z punktu widzenia oceny wpływu poziomu i struktury jednostkowych stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej PKP PLK SA na poziom przychodów spółki ze sprzedaży tras i na jej wyniki finansowe istotna jest syntetyczna charakterystyka gospodarki finansowej spółki w tej części, która dotyczy finansowania kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej oraz powiązań z budżetem państwa w świetle prowadzonej polityki transportowej i obowiązujących regulacji prawnych.

PKP PLK SA jest spółką prawa handlowego, której kapitał zakładowy na koniec 2013 r. wynosił 14 237,5 mln zł. Akcjonariuszami spółki są: Skarb Państwa, który posiada 85,5% wszystkich akcji oraz PKP SA – spółka matka (14,5%). Gospodarkę finansową spółki regulują – oprócz ogólnie obowiązujących przepisów prawa finansowego i prawa bilansowego – takie akty prawne jak: przywoływana już wielokrotnie Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [2013], Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego [2005] oraz Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym [2005]. Spółka sporządza jednostkowe sprawozdania finansowe

zgodnie z Ustawą o rachunkowości oraz jest uwzględniana w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy PKP<sup>7</sup>.

Generalna zasada, wynikająca z ww. aktów prawnych, a odnosząca się do odpowiedzialności finansowej PKP PLK SA za utrzymanie zarządzanej przez nią infrastruktury kolejowej, stanowi, iż koszty utrzymania infrastruktury kolejowej są finansowane przez jej zarządcę. Jednocześnie ustawodawca dopuszcza możliwość finansowania tej części kosztów działalności zarządcy przez jednostki samorządu terytorialnego, z budżetu państwa lub z innych źródeł, jeżeli infrastruktura kolejowa jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie (art. 37, ust. 3)<sup>8</sup>. Tak jest w przypadku spółki PKP PLK SA.

Ze sprawozdania finansowego PKP PLK SA za 2013 r. wynika, że za rok 2013 osiągnęła ona stratę netto w wysokości 446 mln zł. Wynik ten był lepszy o 40% od wyniku finansowego netto roku poprzedniego, w którym to roku strata netto wyniosła 747,9 mln zł. Poprawa wyniku finansowego wynikała przede wszystkim z: otrzymania przez spółkę w 2013 r. większej niż w 2012 r. kwoty środków publicznych wykorzystanych w działalności operacyjnej, w tym na utrzymanie i remonty infrastruktury (o 89,9 mln zł), ze wzrostu przychodów z udostępniania linii kolejowych (o 31,3 mln zł) oraz ze spadku kosztów działalności operacyjnej o 122,3 mln zł [*Raport roczny Grupy PKP za 2013 r.*, 2014].

Wyniki finansowe spółki z uwzględnieniem poszczególnych obszarów jej działalności przedstawiono w tabeli 3. Struktura przychodów i kosztów działalności operacyjnej, której zasadniczym elementem jest udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom oraz prowadzenie na tych liniach ruchu pociągów, zawarta jest odpowiednio w tabelach 4 i 5. Natomiast wykorzystanie środków publicznych, w tym na częściowe pokrycie kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w tabeli 6.

<sup>7</sup> Grupa PKP jest grupą kapitałową powstałą w wyniku restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe. W jej skład wchodzi spółka dominująca PKP SA oraz 12 spółek zależnych, w tym PKP PLK SA.

<sup>8</sup> Analogiczne rozwiązania zawarte są w Ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego [2005] oraz w Ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym [2005].

**Tabela 3.** Wyniki finansowe Spółki PKP PLK SA za lata 2012-2013

Wyszczególnienie	2012 w mln zł	2013 w mln zł	Zmiana 2013-2012	
			w mln zł	w %
Przychody ze sprzedaży	4250,9	4371,2	120,3	102,8
Koszty działalności operacyjnej	5083,9	4961,8	-122,1	97,6
Zysk/strata ze sprzedaży	-833,0	-590,6	242,5	-
Pozostałe przychody operacyjne	353,4	420,6	67,2	119,0
Pozostałe koszty operacyjne	357,2	275,5	-81,7	77,1
Zysk/strata z działalności operacyjnej	-836,8	-445,5	391,3	-
Przychody finansowe	121,0	55,4	-65,6	45,8
Koszty finansowe	32,1	55,9	23,8	174,4
Zysk/strata z działalności gospodarczej	-747,9	-446,0	301,9	-
Zysk/strata zdarzenia losowe	0	0	0	-
Zysk/strata brutto	-747,9	-446,0	301,9	-
Podatek dochodowy	0	0	0	-
Zysk/strata netto	-747,9	-446,0	301,9	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Raport roczny Grupy PKP za 2013 r., 2014, s. 37].

**Tabela 4.** Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi spółki PKP PLK SA za lata 2012-2013

Wyszczególnienie	2012 w mln zł	2013 w mln zł	Zmiana 2013-2012	
			w mln zł	w %
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi,	4250,9	4371,2	120,3	102,8
w tym:				
– przychody z udostępniania linii kolejowych,	2437,0	2468,3	31,3	101,3
w tym:				
– przewoźnikom towarowym	1421,3	1423,1	1,8	100,1
– przewoźnikom pasażerskim	1015,8	1045,1	29,3	102,9
Środki publiczne, w tym na utrzymanie i remonty	1452,9	1542,8	89,9	105,5
Przychody ze sprzedaży pozostałych usług	136,3	137,2	0,9	100,5
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	7,7	8,0	0,3	103,9
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	217,0	215,0	-2,0	99,1

Źródło: [Raport roczny Grupy PKP za 2013 r., 2014, s. 38].

Z danych zawartych w tabeli 4 wynika, że w 2013 r. przychody ze sprzedaży tras stanowiły ok. 56,5% ogólnych przychodów z działalności operacyjnej spółki. Większa ich część (58,3%) pochodziła ze sprzedaży tras dla przewoźników towarowych. Istotny wpływ na wynik finansowy spółki miały środki publiczne otrzymane w obu analizowanych latach na utrzymanie infrastruktury i remonty – ich udział w 2013 r. wynosił aż 34,2% przychodów operacyjnych. Środki te wpływają także znacząco na spadek poziomu jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ponieważ do bazy kosztów stanowiących podstawę ich kalkulacji nie mogą być zaliczone koszty utrzymania infrastruktury pokryte ze środków publicznych.

**Tabela 5.** Koszty działalności operacyjnej spółki PKP PLK SA w latach 2012-2013

Wyszczególnienie	2012 w mln zł	2013 w mln zł	Zmiana 2013-2012	
			w mln zł	w %
Koszty działalności operacyjnej, w tym:	5083,9	4961,8	- 122,2	97,6
– amortyzacja	946,9	853,4	-93,5	90,1
– zużycie materiałów i energii	510,0	472,6	-37,4	92,7
– usługi obce	1274,2	1189,8	-84,4	93,4
– podatki i opłaty	65,1	67,8	2,7	104,2
– wynagrodzenia	1776,2	1838,5	62,2	103,5
– ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	443,7	507,6	63,8	114,4
– pozostałe koszty rodzajowe	33,8	32,2	-1,7	95,0
– wartość sprzedanych towarów i materiałów	33,9	0	-33,9	-

Źródło: [Raport roczny Grupy PKP za 2013 r., 2014, s. 39].

Pomoc publiczna, przeznaczona wyłącznie na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej w analizowanych latach, pochodziła z dwóch głównych źródeł: z dotacji budżetu państwa oraz ze środków Funduszu Kolejowego (tabela 6). Jej skala w ostatnich latach systematycznie wzrastała: od 340 mln zł w 2006 r. do 1407,3 mln zł w 2013 r. Dane dotyczące pomocy publicznej do kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej PKP PLK SA w latach 2006-2012 w celu obniżenia opłat za dostęp do niej oraz poziom średniosieciowych jednostkowych stawek opłat zawarte są w tabeli 7. Średnia jednostkowa stawka sieciowa bez dopłaty środków publicznych w 2005 r. wyniosła 12,55 zł/pockm. Z kalkulacji PKP PLK SA wynika, że gdyby w 2012 r. spółka nie uzyskała pomocy publicznej, stawka ta wyniosłaby 15,99 zł/pockm, podczas gdy faktyczna stawka średniosieciowa wyniosła 10,70 zł/pockm. Jej poziom zmniejszył się zatem o 5,29 zł/pockm, tj. o 1/3.

**Tabela 6.** Wykorzystanie krajowych środków publicznych przez spółkę PKP PLK SA w latach 2012-2013

Wyszczególnienie	2012 w mln zł	2013 w mln zł	Zmiana 2013-2012	
			w mln zł	w %
Dotacja budżetowa na utrzymanie i remonty	1192,1	1198,5	26,5	100,5
Dotacja na pomoc techniczną POIiŚ	45,6	38,6	-07,0	84,6
Fundusz Kolejowy część „B” – remonty i utrzymanie	168,0	208,8	40,8	124,3
Rekompensata z tytułu normalizacji rachunkowości	32,7	31,9	-0,8	97,5
Fundusz Kolejowy część „E” – wydatki bieżące	14,5	65,0	50,5	448,3
Fundusz Kolejowy część „A” – inwestycje	232,1	175,0	-57,1	75,4
Dotacja budżetowa na inwestycje	859,7	407,2	-452,5	47,4
Dotacja budżetowa na modernizację inwestycji o znaczeniu państwowym	859,2	406,9	-452,2	47,4
Dotacje od jednostek samorządowych	0	0,1	0	-
Inne dotacje	1,6	3,0	1,4	187,5
Razem krajowe środki publiczne	2546,3	2128,0	-418,3	83,6

Źródło: [Raport roczny Grupy PKP za 2013 r., 2014, s. 39].

**Tabela 7.** Pomoc publiczna do kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej spółki PKP PLK SA i jej skutki w latach 2006-2012

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pomoc publiczna w mln zł	0,0	340,0	380,0	500,0	680,0	865,4	1028,7	1205,6
Średnie stawki jednostkowe za dostęp do infrastruktury kolejowej bez pomocy publicznej w zł/pocmk	12,55	12,12	11,84	12,28	13,94	14,84	15,12	15,99
Średnie stawki jednostkowe za dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem pomocy publicznej w zł/pocmk	12,55	10,59	10,14	10,06	10,56	10,93	10,56	10,70
Średnie jednostkowe dopłaty ze środków publicznych w zł/pocmk	0,0	1,70	2,22	3,38	3,91	3,91	4,56	5,29

Źródło: Engelhardt [2013, s. 19].

Zatem pomoc publiczna w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej PKP PLK SA ma nie tylko bezpośredni wpływ na wynik finansowy spółki, ale oddziałuje znacznie szerzej – na funkcjonowanie przewoźników pasażerskich i towarowych w sektorze kolejowym poprzez poziom i strukturę jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Dlatego ten obszar działalności regulacyjnej państwa ma istotny wpływ na konkurencyjność transportu kolejowego i zrównoważony rozwój systemu transportowego kraju.

## Podsumowanie

W uzupełnieniu rozważań dotyczących systemu kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce wspomnieć należy, iż mimo wielu zmian, jakim podlegał w minionych latach, system ten nadal wywołuje liczne polemiki i uwagi krytyczne, szczególnie ze strony operatorów kolejowych. Stanowi także przedmiot dyskusji wśród ekspertów zajmujących się problematyką kolejową. Przedmiotem ocen i analiz są zarówno zasady ogólne, tworzące podstawy budowy systemu opłat, wynikające z obowiązujących regulacji prawnych w Unii Europejskiej i w Polsce, jak też przyjęte przez zarządcę rozwiązania szczegółowe odnośnie do rodzaju i zakresu ponoszonych przez zarządcę infrastruktury kosztów, jakie powinny być uwzględniane w tzw. podstawie kosztowej przy kalkulacji stawek dostępu [Kotowska-Jelonek, 2014].

Z analiz porównawczych poziomu stawek jednostkowych stosowanych w Polsce i w innych krajach europejskich wynika, że dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej jest relatywnie drogi, szczególnie dla operatorów wykonujących przewozy ładunków. Zmniejsza to konkurencyjność tej gałęzi transportu, gdyż ostateczne obciążenia wynikające z opłat ponosi klient – nadawca ładunku lub pasażer.

Opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej stanowią integralny element systemu finansowania działalności zarządcy infrastruktury. W systemie tym koszty działalności zarządcy powinny być przynajmniej równoważone przez przychody uzyskiwane z opłat za udostępnianie infrastruktury, przychody z pozostałej działalności komercyjnej oraz ze środków publicznych. Wielkość pomocy publicznej przekazywanej na ten cel winna być skorelowana z wiodącymi krótko- i długookresowymi celami polityki transportowej państwa, w tym polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

## Literatura

- Bogdaniuk B., Massel A. (1998), *Użytkowanie drogi kolejowej w strukturze sektorowej kolei*, „Przegląd Kolejowy”, nr 3.
- Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA obowiązujący od 14 grudnia 2014 r.*(2014), PKP PLKA SA, Warszawa.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Dz.U. L 2012, nr 343.
- ECMT (2005), *Railway Reform and Charges for the Use of Infrastructure*, OECD Publishing, Paris.
- Engelhardt J. (2013), *Problemy metodyczne kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 4.
- Grzywacz W. (1982), *Infrastruktura transportu*, WKiŁ, Warszawa.
- Grupa PKP (2014), *Raport roczny Grupy PKP za 2013 r.*, Grupa PKP, Warszawa.
- Hanna N., Dodge M. R. (1997), *Kształtowanie cen. Strategie i procedury*, PWE, Warszawa.
- Kotowska-Jelonek M. (1994), *Rola infrastruktury transportowej w procesie rynkowej transformacji polskiej gospodarki*, Wyższa Szkoła Inżynierska w Radomiu, Radom.
- Kotowska-Jelonek M (2007), *Ekonomiczne i prawne aspekty kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w Europie*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 3.
- Kotowska-Jelonek M. (2014), *Rachunek kosztów a system kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury. Aspekty metodyczne* [w:] E. Załoga (red.), *Koszty i ceny w transporcie. Pomiar i analiza*, Zeszyty Naukowe nr 813, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 25, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.
- Milewski R. (red.) (2008), *Elementarne zagadnienia ekonomii*, WN PWN, Warszawa.
- Nasiłowski M. (2013), *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*, Key Text, Warszawa.
- Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku* (2015), UTK, Warszawa.



- Raport roczny 2013* (2014), PKP PLK SA, Warszawa.
- Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015* (2014), PKP PLK SA, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Dz.U. 2009, nr 35, poz. 274.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Dz.U. 2014, poz. 788.
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które ponoszone są bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu. Dz.U. L 2015, nr 148.
- Sobańska I. (1991), *Koszty w kalkulacjach cenowych* [w]: Jarugowa A., Sobańska I., Sochacka R., *Metody kalkulacji. Koszty – ceny – decyzje*, PWE, Warszawa.
- Sojak S. (2001), *Ceny transferowe. Teoria i praktyka*, WN PWN, Warszawa.
- Syryjczyk T. (2013), *Dlaczego zmieniamy system opłat za dostęp do infrastruktury*, cz. 1, „Rynek Kolejowy”, nr 3.
- Syryjczyk T. (2013), *Dlaczego zmieniamy system opłat za dostęp do infrastruktury*, cz. 2, „Rynek Kolejowy”, nr 4.
- Teixeira P.F, Lopez Pita A., (2012), *Infracharges. UIC Study on Railway Infrastructure Charges in Europe*. Final Report, UIC, Paris.
- Thompson L.S. (2008), *Railway Access Charges in the EU: Current Status and Development since 2004* [w:] *Charges for the Use of Rail Infrastructure*, OECD/ITF OECD Publishing, Paris.
- Transport – Wyniki działalności w 2008 r.* [2009], GUS, Warszawa.
- Transport – Wyniki działalności w 2010 r.* [2011], GUS, Warszawa.
- Transport – Wyniki działalności w 2013 r.* [2014], GUS, Warszawa.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dz. U. 2013, poz. 1594 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym. Dz.U. 2014, poz. 1201 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu kolejowego. Dz.U. 2005, nr 267, poz. 2251 z późn. zm.
- Wojewódzka-Król K. (red.) (2002), *Rozwój infrastruktury transportu*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- [www 1] <http://www.curia.europa.eu> (dostęp 12.06.2015).

**RAIL INFRASTRUCTURE CHARGES IN THE FINANCIAL SYSTEM  
OF INFRASTRUCTURE MANAGERS IN POLAND**

**Summary:** The paper presents selected problems of rail infrastructure pricing in Poland with reference to the main rail infrastructure manager i.e PKP Polskie Linie Kolejowe SA. The rail infrastructure pricing issues were discussed in the context of financial system, sales revenues and financial results PKP PLK SA.

**Keywords:** rail infrastructure, rail infrastructure management in Poland, rail infrastructure charges of PKP PLK SA, financial results of PKP PLK SA.