

NÁVRH URČENIA ÚHRAD ZA OdstAVENIE KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL NA SIETI ŽSR

PROPOSAL FOR DEFINITION OF REPLACEMENT FOR THE REMOVAL OF ROLLING VEHICLES ON THE ŽSR NETWORK

Peter Blaho¹, Lenka Černá², Peter Šulko³, Vladislav Zitrický²

Anotace: Príspevok stručne prezentuje analýzu definícií platieb pre prístup k železničnej infraštruktúre v Slovenskej republike a vo vybraných krajinách EÚ a následne navrhuje definície platieb pre dlhodobé obsadenie koľají železničnými vozidlami na sieti ŽSR..

Klíčová slova: poplatok za použitie dopravnej cesty, odstavenie vlaku, železničná sieť.

Summary: The contribution briefly presents analysis of payment definitions for the access to the railway infrastructure in Slovak Republic and in chosen countries of EU and consequently it suggests payment definitions for long-term track occupation by railway vehicles on ZSR network..

Key words: charge for the use of the transport route, shutting down the train, railway network.

ÚVOD

Základnou úlohu manažéra infraštruktúry je trvalé a bezpečné prevádzkovanie dráhy a plynulé organizovanie dopravy na dráhe. Za túto činnosť je manažér infraštruktúry oprávnený vyberať od dopravcov úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, úhrady za prístup k servisným zariadeniam a za služby poskytované v týchto zariadeniach. Spôsob určenia úhrad ako i rozsah poskytovaných služieb je definovaný v smernici EP a Rady 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, ktorá je implementovaná v zákone č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

Výška úhrad za prístup a použitie ŽI a tiež prístup manažéra infraštruktúry k požiadavkám dopravcov sú ovplyvnené rozsahom služieb im poskytovaných. Tento príspevok sa bude venovať službe odstavenia železničných koľajových vozidiel na sieti ŽSR, ktorá aktuálne nie je v ponuke služieb manažéra infraštruktúry, resp. odstavenie vozidiel na koľajach ŽSR je bezplatné. Táto skutočnosť tak spôsobuje zvýšené požiadavky na niekoľkodňové odstavenie až celých súprav vlakov, čo spôsobuje komplikácie a problémy pri riadení dopravnej prevádzky.

¹ Ing. Peter Blaho, PhD., Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Žilina, 1. mája č.34, 010 01 Žilina, Tel.: +421 41 2295142, E-mail: blaho.peter@zsr.sk.

² Ing. Lenka Černá, PhD., Ing. Vladislav Zitrický, Ph.D., Žilinská univerzita v Žiline, FPEDAS, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Tel.: +421 041 - 513 34 06, E-mail: lenka.cerna@fpedas.uniza.sk, vladislav.zitricky@fpedas.uniza.sk.

³ Ing. Peter Šulko, PhD., Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor obchodu, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Tel.: +421 2 2029 3026, E-mail: sulko.peter@zsr.sk.

1. SPOPLATNENIE ODSTAVENIA ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL VO VYBRANÝCH KRAJINÁCH

Aj keď systém spoplatnenia železničnej infraštruktúry je vo vybraných krajinách v podstate rovnaký, vychádzajúci zo smernice EP a Rady 2001/14/ES, samotná výška spoplatnenia použitia železničnej infraštruktúry a spoplatnenia ich služieb vychádzajúca z nákladov priamo vynaložených na jazdu vlaku sa však logicky musí líšiť.

Rovnako sa líši i výška poplatkov za poskytované služby v servisných zariadeniach, ku ktorým „odstavné“ koľaje patria. Porovnanie poplatku za použitie odstavných koľají, resp. poplatku za odstavenie vozidiel zobrazuje tabuľka 1. Jednotlivé poplatky sú najprv prepočítané na EUR, podľa aktuálneho kurzu.

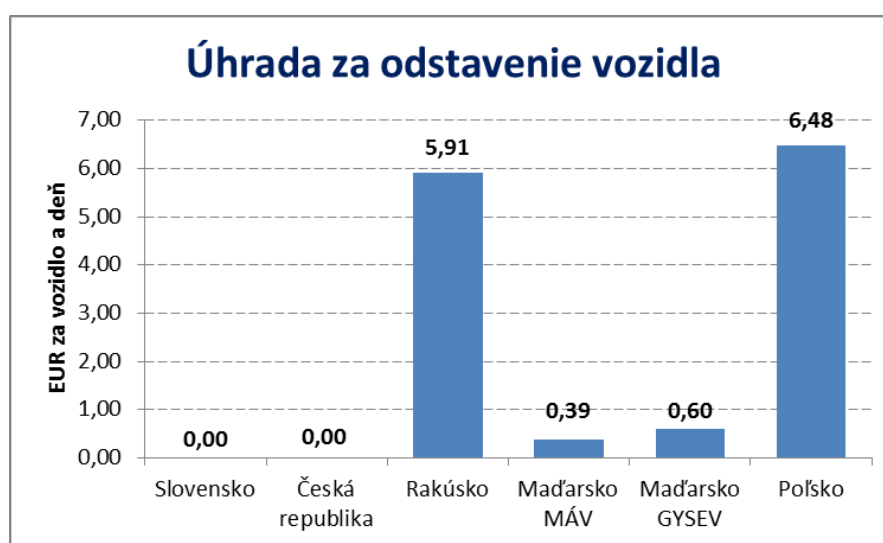
Slovensko a Česká republika, resp. ŽSR i SŽDC nevyhradili koľaje, ktoré stanice slúžia na odstavovanie vlakov. Odstavenie vozidiel a vlakov je možné v dohodnutej stanici na potrebný čas len po vzájomnej dohode medzi železničnými podnikmi a manažérom infraštruktúry a s prihliadnutím na aktuálnu prevádzkovú situáciu. Odstavenie vozidiel je teda bezplatné (1).

Tab. 1 - Porovnanie poplatkov za odstavenie vozidiel

Krajina	Poplatok v danej krajine	Prepočet poplatku na EUR
Slovensko	0 €	0 €
Česká republika	0 €	0 €
Rakúsko	0,2953 € / meter a deň	0,2953 € / meter a deň
Maďarsko – MÁV	122 HUF / vozidlo a deň	0,39 € / vozidlo a deň
Maďarsko – GYSEV	189 HUF / vozidlo a deň	0,60 € / vozidlo a deň
Poľsko	1,14 PLN / hodina a koľaj	0,27 € / hodina a koľaj

Zdroj: Autori

Keďže Rakúsko má spoplatnený „meter vozidla“ a Maďarsko „celé vozidlo“, kvôli porovnaniu sme zvolili priemernú dĺžku vozidla 20 m. V Poľsku je spoplatnená koľaj na hodinu, preto sadzbu musíme vynásobiť 24 hodinami. Potom porovnateľnú úhradu za odstavenie jedného priemerného vozidla na jeden deň v jednotlivých krajinách nám zobrazuje obrázok 1.



Zdroj: Autori

Obr. 1 - Porovnateľná úhrada za odstavenie vozidla

2. VÝCHODISKÁ PRE URČENIE SPOPLATNENIA Odstavenia ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL NA ŽSR

Cieľom spoplatnenia služby odstavenia vozňov a vozidiel (najmä celých súprav vlakov) však nie je len stanoviť novú úhradu, ale cieľom je určitá motivácia dopravcov k lepšiemu časovému využívaniu železničných dráhových vozidiel a nezahľcovanie najmä dopravných koľají siete ŽSR. Zahľtenie dopravných koľají staníc má potom priamy negatívny dopad nielen na základné riadenie železničnej prevádzky, ale ešte väčší na operatívne riadenie prevádzky pri mimoriadnostiach v doprave. Väčšina okolitých infraštruktúr má odstavenie vozidiel spoplatnené, a preto dopravcovia celkom spokojne využívajú na odstavenie vozidiel infraštruktúry, na ktorých je ešte „parkovanie“ zdarma (2).

Pre správne určenie poplatku za služby odstavenia vozňov a vozidiel je potrebné definovať nasledovné východiská:

- celkovú dĺžku vhodných staničných koľají na odstavenie vozidiel,
- poznanie a evidencia dôvodov odstavenia vozidiel,
- dĺžku pobytu pre odstavenie vozidiel,
- platiteľa úhrady (poplatku) za odstavenia.

2.1 Určenie vhodných koľají pre odstavenie vozidiel

Na sieti ŽSR nie sú doslovne určené odstavne koľaje, avšak odstavovanie vozidiel by bolo možné podľa prevádzkovej situácie na vhodných staničných koľajach. Podľa číselníka Centrálnej správy kmeňových dát (CSKMD) prevádzkového informačného systému je na sieti ŽSR evidovaných celkom 4 862 staničných koľají, s užitočnou dĺžkou cca 2 089 km.

Zo základných charakteristík a účelového určenia jednotlivých koľají sú podľa CSKMD na odstavovanie vozňov (vozidiel) nevhodné:

- všetky koľaje osobitného určenia,
- z manipulačných koľají koľaje spojovacie, prenajaté, s mechanizmami a zariadeniami (myčka, žeriav, váha), nakladacie rampy, správkové, prekládkové, na úpravu nákladu, rušňové, výťažné, zriaďovacie, odstavne (pre HDV, koľajové mechanizmy, vozíky), aktuálne neprevádzkované a z prevádzky vylúčené;
- z dopravných koľají koľaje hlavné, s nástupišťom, spojovacie, obiehacie, vlečkové, odvzdávkové na/z vlečky, prenajaté koľaje, koľaje vlečkára, aktuálne neprevádzkované a z prevádzky vylúčené (3).

Po zohľadnení týchto daných charakteristík z CSKMD, vzniká ako základ pre odstavovanie vozňov na sieti ŽSR približne 960 dopravných koľají (s užitočnou dĺžkou 564 km) a 1245 manipulačných koľají (s užitočnou dĺžkou 373 km).

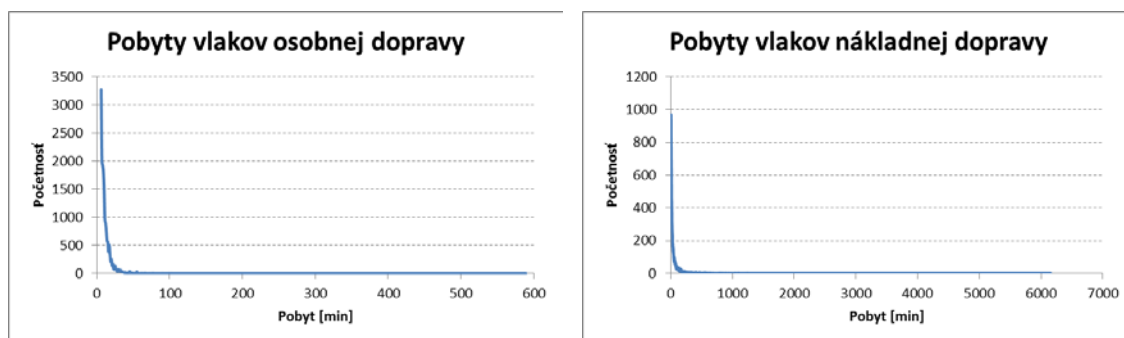
2.2 Dôvod odstavenia vozidiel

Pre každé odstavenie vozidiel a najmä odstavenie celej vlakovéj súpravy na dopravnej koľaji, je treba poznať a evidovať aj dôvod odstavenia. Odstavenie vozňov, vozidiel a vlakových súprav na koľajach ŽSR môže nastať z dôvodov na strane dopravcu, z dôvodov na strane ŽSR, z dôvodov tretích strán a dôvodov „vis major“ (vyššej moci). CSKMD obsahuje číselník dôvodov odstavení, medzi ktoré patria napr. čakanie na HDV, výmena vlakového personálu, dispozície, obmedzenia infraštruktúry, nehodové udalosti, nepriaznivé poveternostné podmienky a pod. Na základe správneho a jednoznačného definovania dôvodu potom bude možné alebo nebude nutné stanoviť platiteľa úhrady za odstavenie vozidiel (1).

2.3 Dĺžka pobytu pre odstavenie vozidiel

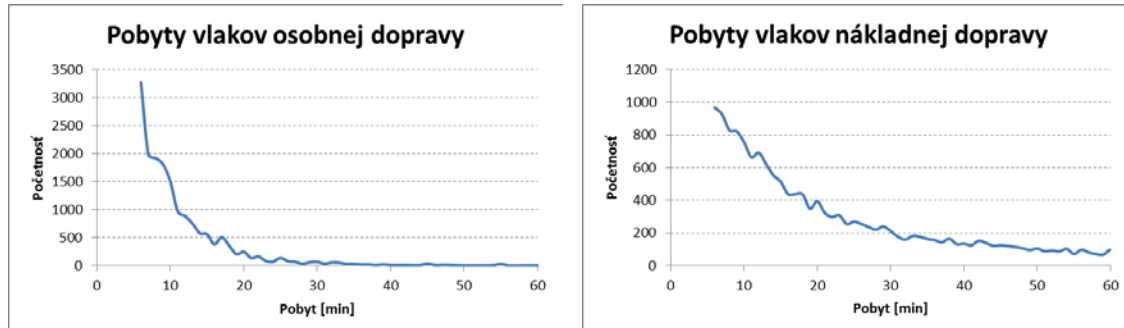
K zásadným podkladom pre určenie úhrad patria relevantné informácie o pobyte vlaku (pobyte vozňov a vozidiel) v dopravni. Pre analýzu pobytov vlakov je treba vzhľadom na špecifiká druhu dopravy samostatne analyzovať dáta vlakov osobnej dopravy a samostatne dáta vlakov nákladnej dopravy. Pri zobrazení jednotlivých hodnôt dĺžky pobytov a ich početností je na prvý pohľad už zrejmý zásadný rozdiel (obrázok 2).

Vlaky osobnej dopravy už zo svojej povahy (prepravy cestujúcich) nemajú v zásade plánované dlhé pobyty v nácestných staniách (obrázok 3). Dlhší pobyt v nácestnej stanici (cca nad 30 minút) môže byť vyvolaný najmä pri vlakoch s plánovanou zmenou zloženia súpravy (privesovanie a odvesovanie priamych vozňov, spájanie a rozdeľovanie súprav, priame vlaky čakajúce na prípojné vlaky, príp. výluková činnosť). Dlhé pobyty vlakov osobnej dopravy sú už menej početné a vyskytujú sa len ako mimoriadnosti (poruchy HDV, poruchy vozňov, nehodové udalosti).



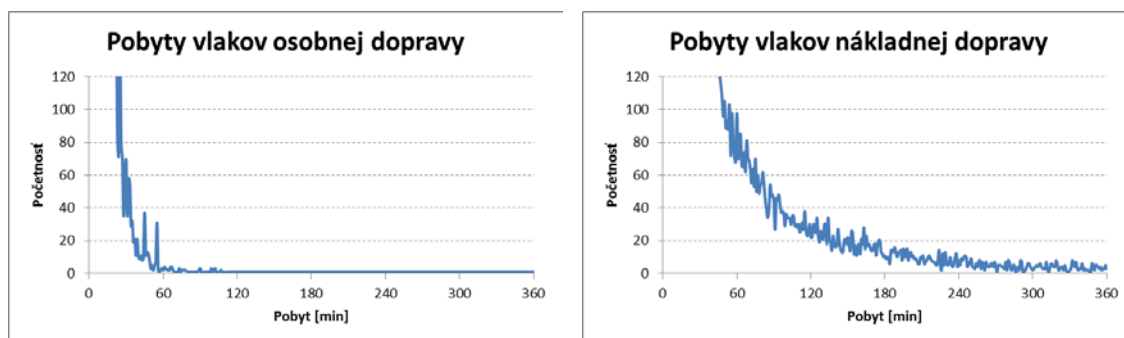
Zdroj: Autori

Obr. 2 - Pobyty vlakov v nácestnej ŽST, celkové pobyty



Zdroj: Autori

Obr. 3 - Pobyty vlakov v nácestnej ŽST, pobyty do 60 minút



Zdroj: Autori, Prevádzkový informačný systém(PIS)

Obr. 4 - Pobyty vlakov v nácestnej ŽST, pobyty do 360 minút

U vlakov nákladnej dopravy sa krátke pobyty v nácestných staniach (cca do 30 minút) vyskytujú najviac z dopravných dôvodov, dlhšie pobyty sú určené pre tranzitné vlaky so spracovaním (zmena zloženia súpravy, zmena HDV, obraty a výmeny vlakových náležitostí medzi vlakmi), ale i výluková činnosť a mimoriadnosti v doprave. Najdlhšie pobyty sú spojené najmä s odstavením vlakov (súprav) v nácestných staniach (1). Vzhľadom na uvedenú analýzu (cca 510 000 údajov pobytu za rok 2015) by spoplatnenie odstavenia vozňov, vozidiel a vlakových súprav bolo účtované pre pobyt dlhší od 360 minút (6 hodín).

2.4 Platiteľ úhrady za odstavenie vozidiel

V rámci tejto problematiky je dôležité aj stanoviť, kto bude platiteľom úhrad za odstavenie vozidiel. Platiteľom týchto úhrad musí byť dopravca, ktorý dané vozidlá (vozne, súpravu, vlak) odstaví. Dôvodom je skutočnosť, že len tento dopravca má možnosť daný vlak ako taký vôbec začať viesť, možnosť dohody odovzdania vlaku (vozňov) či už inému dopravcovi v PPS alebo v nácestnej stanici alebo na vlečku má v kompetencii, resp. povinnosti opäť len on. Ak si tieto povinnosti nesplní alebo dostatočne nedohodne, musí vlak (súpravu, vozne) naozaj len odstaviť na staničných koľajach manažéra infraštruktúry.

Ak odstavenie vlaku (súpravy, vozňov) spôsobí preberajúci dopravca, bremeno dokazovania, dohody a platby by bolo ponechané len v kompetencii odovzdávajúceho dopravcu. Úhrady by manažérom infraštruktúry boli teda fakturované dopravcovi, ktorý vlak, resp. vozidlá odstaví, a ako sa dohodne s preberajúcim dopravcom, bude len na nich.

3. STANOVENIE VÝŠKY ÚHRADY ZA ODSTAVENIE VOZIDIEL

Samotná výška úhrad za odstavenie vozidiel by podľa dosiaľ uvedeného mala zohľadňovať dĺžku pobytu odstavenia vozidiel (v hodinách) a dĺžku odstavených vozidiel (v metroch). Výška úhrad by v celkovom súčte nemala byť pre dopravcu likvidačná (t. j. nie príliš vysoká), ale skôr motivačná (t. j. primerane vysoká), aby ho viedla k hospodárnejšiemu využívaniu vozidiel a len nutnému minimálnemu prestoju (odstaveniu) železničných vozidiel na koľajach ŽSR.

Pre stanovenie výšky úhrad za odstavenie železničných vozidiel je preto nutné vychádzať najmä z nasledovných princípov:

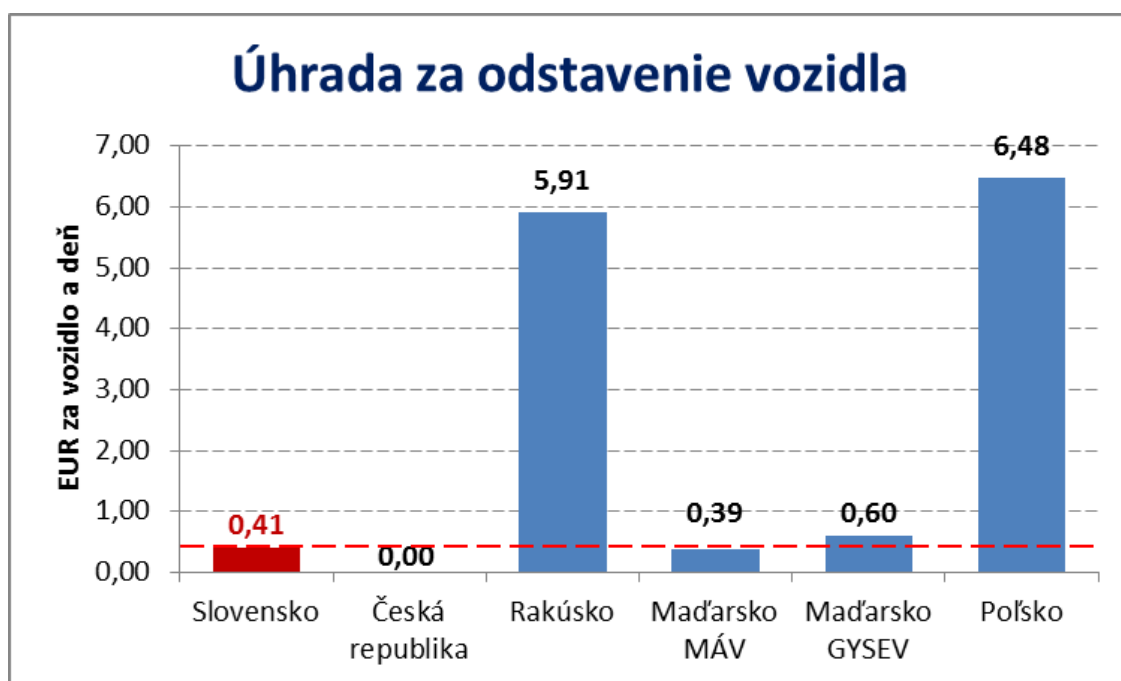
- spoplatňovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,
- určenia rozsahu a výšky ekonomicky oprávnených nákladov (EON) súvisiacich s poskytovaním služby a primeraného zisku,
- úhrada bude stanovená na základe ekonomicky oprávnených nákladov vynaložených na poskytovanie služby maximálne do výšky úplných vlastných nákladov vrátane primeraného zisku,
- podľa súčasnej platnej „Konceptie spoplatňovania železničnej infraštruktúry na ŽSR“ je na každý rozpočtovaný rok odsúhlasený rozsah a výška celkových ekonomicky oprávnených nákladov v členení na fixné a variabilné náklady.
- pre určenie priemerných nákladov na 1 meter koľaje sa vychádza z nákladov na správu, údržbu a prevádzku koľají na celej sieti ŽSR bez zohľadnenia jeho členenia z hľadiska účelu (dopravné, manipulačné a ostatné);

Podľa vyššie uvedených princípov potom do úplných vlastných nákladov (celkových EON vo vzťahu ku koľajam) patria odpisy koľají, náklady na správu, údržbu a opravy koľají, vnútroorganizačné dodávky, prevádzková a celosieťová réžia. Následne sa na tieto zložky aplikuje metóda podielovania nákladov, čím dostaneme určené podiely fixných a variabilných EON.

Pre určenie a stanovenie jednotkovej ceny môžeme teda vychádzať z výšky celkových nákladov na koľaje v sieti ŽSR za rok 2015 v hodnote 15 547 580 EUR (variabilné náklady), v celkovom počte 4 862 koľají a celkovej ich užitočnej dĺžke 2 088 805 m. Pre výpočet priemerných nákladov na 1 deň (každých 24 hodín) sme použili kalendárny rok v počte 364 dní. (2) Potom z vyššie uvedeného je výška úhrady za odstavenie železničných dráhových vozidiel stanovená na **0,0204 EUR za každý započatý 1 meter obsadenej koľaje a každých započatých 24 hodín.**

4. APLIKÁCIA NAVRHNUTEJ ÚHRADY NA PRIEMERNÝ VLAK

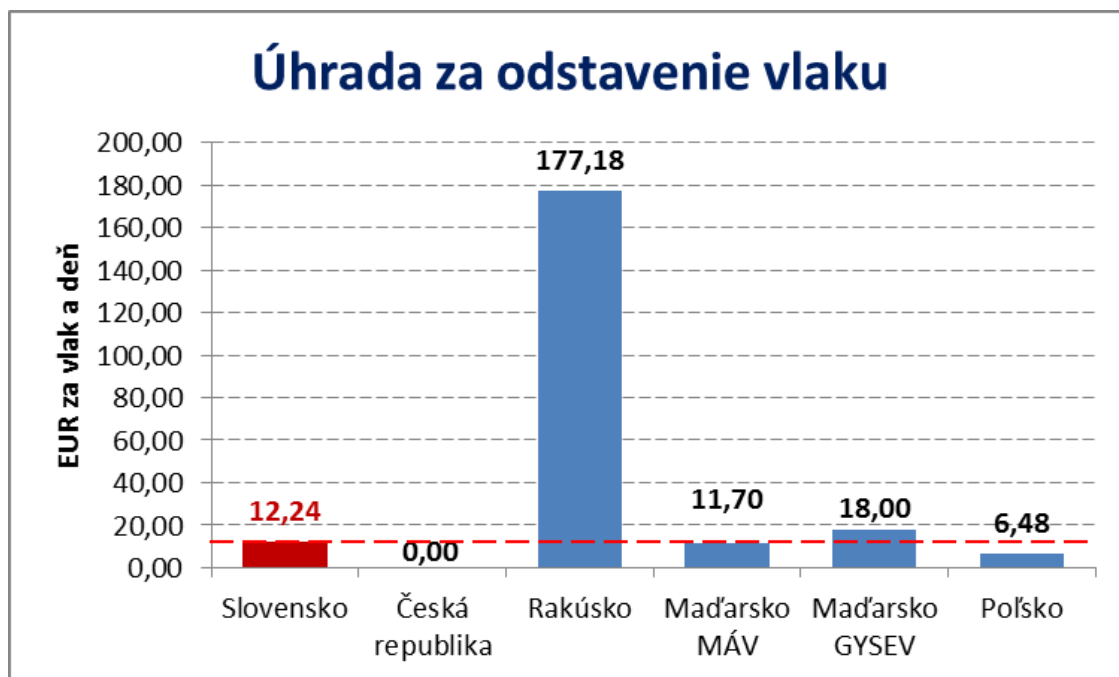
Vzhľadom na vyššie uvedené a navrhnuté si môžeme porovnať, na akej úrovni spoplatnenia za použitie odstavných koľají, resp. za odstavenie vozidiel by sa ŽSR nachádzalo. Použijeme teda rovnaké porovnávacie kritérium, ako je uvedené v kapitole 2 (tabuľka 1, obrázok 1). Pri priemernej dĺžke vozidla 20 m je potom porovnateľná úhrada za odstavenie jedného priemerného vozidla na jeden deň v jednotlivých krajinách znázornená na obrázku 5.



Zdroj: Autori

Obr. 5 - Porovnateľná úhrada za odstavenie vozidla

Rozdielnosť výšky úhrad a ich vypovedacia hodnota je evidentnejšia pri ich aplikácii na celý vlak. Predpokladajme s priemerným vlakom o dĺžke 600 metrov, v ktorom je pri priemernej 20 m dĺžke jedného vozňa celkom 30 vozňov. Potom výšku úhrady za odstavenie tohto priemerného vlaku vo vybraných krajinách znázorňuje obrázok 6.



Zdroj: Autori

Obr. 6 - Porovnateľná úhrada za odstavenie vlaku

Z uvedeného sa dá očakávať, že na odstavenie vozidiel by sa z finančného pohľadu ako najvhodnejšia stala česká železničná infraštruktúra, pričom najnevhodnejšou by zostala železničná infraštruktúra v Rakúsku(2).

ZÁVER

Záverom možno stručne skonštatovať, že určenie úhrady za odstavenie vozidiel je vykonateľné. Jej zavedenie by v konečnom dôsledku bolo bez relatívne zásadných investícií. V princípe by predpokladané zníženie tržieb zo zložiek U_{tp2} a U_{tp3} úhrad traťového prístupu k servisným zariadeniam bolo „vyrovnávané“ tržbami z novej služby „odstavné koľaje“ (t. j. úhrady za odstavenie vozidiel). Prišlo by teda k prerozdeleniu ako nákladov, tak i tržieb, a teda náklady, tržby a dotácie zo štátneho rozpočtu by nemali byť touto novou úhradou ovplyvnené. Zároveň by prišlo jednak k zníženiu poplatku U_{tp2} a U_{tp3} uplatňovanému voči dopravcom, ale hlavne by táto nová úhrada mala viesť dopravcov k motivácii lepšieho časového využívania železničných dráhových vozidiel a nezahlcovaniu najmä dopravných koľají siete ŽSR, čo je nesporným prínosom pre riadenie dopravy manažéra infraštruktúry.

POUŽITÁ LITERATURA

1. Prevádzkový informačný systém ŽSR.
2. ŠULKOVÁ I. *Návrh určenia úhrad za odstavenie vozňov na sieti ŽSR*. Žilina: Diplomová práca 2016, ŽU Žilina, FPEDAS, Katedra železničnej dopravy
3. Zákon č.513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.