

Edward Mendyk

## Pierwsza taryfa unijna PKP Cargo SA (cz. 1)

Aktualna taryfa towarowa PKP Cargo SA związku z przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej stała się jedyną taryfą towarową stosowaną przez narodowego przewoźnika kolejowego przy sprzedaży usług przewozowych, niezależnie od rodzaju komunikacji, krajowej lub międzynarodowej, także w tranzycie przez obszar Polski<sup>1</sup>. Zgodnie bowiem z postanowieniami art. 4 ust. 1 rozporządzenia Rady EWG nr 11/60 w sprawie znoszenia dyskryminacji w postaci różnych stawek i warunków transportowych, na obszarze Wspólnoty Europejskiej nie jest możliwe stosowanie różnych taryf przez jednego przewoźnika kolejowego<sup>2</sup>.

Nowa taryfa PKP Cargo SA w układzie czterech rozdziałów obejmuje ogólne i szczególne postanowienia taryfowe, tabele opłat podstawowych i współczynników korygujących oraz opłaty dodatkowe. *Zharmonizowany spis towarów* (NHM) stanowi oddzielne wydanie. Taryfa została nieco uproszczona i zmodyfikowana. Niektóre postanowienia o charakterze prawno-przewozowym trafnie zostały przeniesione do *Regulaminu przewozu przesyłek towarowych* (RPT). Nowa taryfa ma ujednoczony, wyższy poziom opłat, choć przewidziano różne upusty i zniżki taryfowe<sup>3</sup>. W przepisach ogólnych taryfy (§ 1) podano jej definicję wskazując, iż określa ceny i zasady ich ustalania za przewóz towarów i usługi dodatkowe oraz stanowi podstawę do ich pobierania zgodnie z *Zasadami sprzedaży usług przewozów towarowych przez PKP Cargo SA w 2004 r.*<sup>4</sup>

Taryfę towarową PKP Cargo SA stosuje się przy przewozie przesyłek towarowych (nie używa się pojęcia przesyłka wagonowa) przewożonych na podsta-

wie krajowego prawa przewozowego (przesyłka krajowa) oraz międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego CIM i SMGS (przesyłka międzynarodowa). Wejście taryfy w życie, jej zmiany i uchylene ogłasza się w organie promulgacyjnym *Biuletyn PKP Cargo SA* oraz na stronie internetowej „*www.pkp-cargo.pl*”. Taryfa nadal definiuje pojęcie prawno-przewozowe przesyłki, którą stanowią przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego towary załadowane do jednego lub większej ilości wagonów, tabor toczący się na własnych kołach i próżne wagony ze znakiem „P” lub „W”. W zależności od wielkości terminu przewozu przesyłki dzielą się na przesyłki zwyczajne i przesyłki z umownym terminem przewozu. Natomiast postanowienia dotyczące ustalania wielkości terminu przewozu przesyłek towarowych zostały przeniesione do regulaminu RPT.

Podstawę do obliczenia opłaty za przewóz przesyłki, a więc przewoźnego stanowią: rodzaj towaru, masa taryfowa przesyłki, odległość taryfowa, rodzaj przesyłki oraz inne warunki przewidziane w taryfie. Dla ustalenia przewoźnego miarodajna jest nazwa towaru zamieszczona przez nadawcę w liście przewozowym. Nazwa ta wraz z numerem pozycji towaru określana jest na podstawie *Zharmonizowanego spisu towarów* (NHM). Towary niebezpieczne powinny być określane w dokumencie przewozowym zgodnie z brzmieniem użytym w przepisach o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.

Przewoźne oblicza się za masę rzeczywistą przesyłki lub inną przewidzianą w postanowieniach szczególnych taryfy (masa taryfowa). W zasadzie masa rzeczywista obejmuje wszystko, co zawiera przesyłka. Jeżeli przewoźnik nie

ustalił masy przesyłki, przy przyjęciu jej do przewozu za masę taryfową tej przesyłki uważa się masę podaną przez nadawcę w liście przewozowym. Minimalna masa obliczeniowa wynosi dla wagonu 2-osioowego – 10 ton, a dla wagonu więcej niż 2-osioowego – 20 ton. Przy obliczaniu przewoźnego masę taryfową przesyłki zaokrągla się do 1 tony, przy czym masę poniżej 500 kg pomija się.

Odległość przewozu przyjmowana do obliczenia przewoźnego (odległość taryfowa) jest ustalana na podstawie *Wykazu odległości taryfowych PKP Cargo SA*. Zwykle do ustalenia przewoźnego przyjmuje się odległość najkrótszej dostępnej drogi przewozu pomiędzy stacją nadania / granicą państwa a stacją przeznaczenia / granicą państwa, z wyjątkiem przewozu przesyłek z umownym terminem przewozu oraz przesyłek nadzwyczajnych, przy których stosuje się odległość odpowiadającą rzeczywistej drodze przewozu uzgodnionej z nadawcą. Minimalna odległość taryfowa przewozu wynosi 10 km.

Przewoźne ustala się oddzielnie za każdy wagon. Zasada ta nie ma zastosowania do przesyłek SMGS przybyłych z zagranicy i przeładowywanych z jednego wagonu szerokotorowego do dwóch lub więcej wagonów normalnotorowych, przy których przewoźne oblicza się za łączną masę przesyłki. Jednak to odstępstwo nie jest stosowane przy przewozie w kierunku odwrotnym, z Polski do krajów WNP, co przyczyniłoby się do większej konkurencyjności realizacji przewozów transportem kolejowym względem transportu samochodowego i stanowiłoby czynnik proeksportowy, zwłaszcza, że promocje marketingowo-taryfowe w imporcie SMGS były i są nadal stosowane.

<sup>1</sup> Biuletyn PKP Cargo SA, B, 2003, nr 12, poz. 18.

<sup>2</sup> Z tego powodu PKP Cargo SA wystąpiły z międzynarodowej taryfy tranzytowej MTT, stosowanej od 1 października 1977 r. w krajach RWPG o nominalnie znacznie wyższym poziomie opłat taryfowych oraz zaprzestały stosowania Towarowej taryfy tranzytowej PKP, obowiązującej od 1 lipca 1981 r.

<sup>3</sup> Także generalny upust od opłaty podstawowej – informacja PKP Cargo SA w dzienniku Rzeczpospolita nr 298 z 23 grudnia 2003 r. s. B 3.

<sup>4</sup> Biuletyn PKP Cargo SA, B, 2003, nr 12, poz. 20 oraz dziennik Rzeczpospolita nr 295 z dnia 19 grudnia 2003 r.