

Stawki dostępu do infrastruktury a zabroniona pomoc publiczna

Skarga Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Warszawa, 2 lutego 2010

- 1** Polityka państwa – deklaracje a stan faktyczny
- 2** Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010
- 3** Stawki dostępu jako zabroniona pomoc publiczna
- 4** Kroki prawne ZNPK

1

Polityka państwa – deklaracje a stan faktyczny

2

Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010

3

Stawki dostępu jako zabroniona pomoc publiczna

4

Kroki prawne ZNPK

Deklaracje polityczne

Konsekwentne realizowanie polityki wspólnotowej poprzez:

- zapewnienie przewoźnikom kolejowym przejrzystego i wolnego od dyskryminacji dostępu do infrastruktury kolejowej
- wprowadzenie systemu pozwalającego na uczciwą konkurencję na rynku przewozów kolejowych
- tworzenie rzeczywistego kolejowego rynku wewnętrznego

Praktyka

- **Utrudnianie przewoźnikom niezależnym dostępu do punktowej infrastruktury kolejowej poprzez przyznanie prawa do dysponowania częścią infrastruktury PKP Cargo**
- **Sankcjonowanie bezprawnej działalności PKP Cargo jako de facto zarządcy infrastruktury**
 - pełna uznaniowość decyzji o przyznaniu dostępu innemu przewoźnikowi
 - biurokratyczna bariera 30 dni na rozpatrzenie przez PKPC wniosku przewoźnika niezależnego o udostępnienie torów ogólnych niezbędnych do realizacji przewozu (załadunek lub rozładunek)
- **Utrzymywanie struktury własnościowej, w ramach której PKP S.A kontroluje zarówno PKP Cargo jak i PKP PLK (69.45% głosów na walnym zgromadzeniu PKP PLK)**
- **Kształtowanie cennika dostępu do infrastruktury nie w oparciu o założenia polityki UE, a w sposób zaburzający konkurencję na rynku.**

1

Polityka państwa – deklaracje a stan faktyczny

2

Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010

3

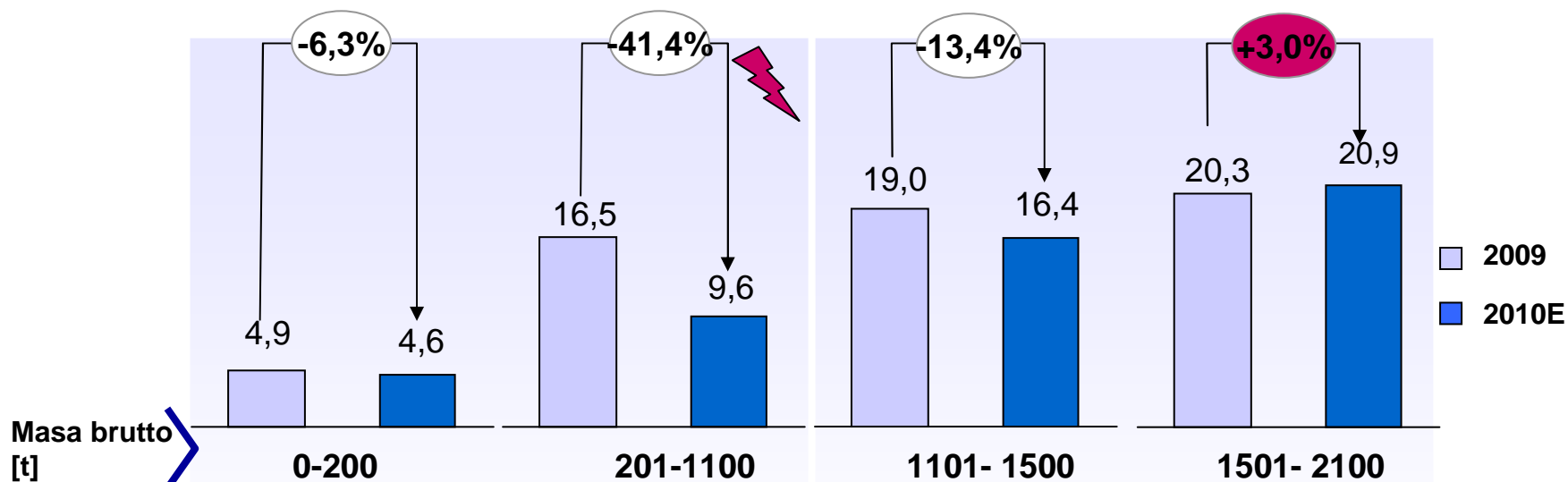
Stawki dostępu jako zabroniona pomoc publiczna

4

Kroki prawne ZNPK

Największymi beneficjentami obniżenia stawek dla lekkich składów będzie PKP Cargo i spółki Grupy PKP

Średnia zmiana kosztów dostępu [2009 – 2010; PLN/pockm; masa brutto]



Zmiany dotyczą głównie¹⁾

Autobusy szynowe
 Zespoły trakcyjne
 Pociągi Pasażerskie
 Pojedyncze wagony i grupy wagonowe
 Lekkie pociągi towarowe ładowne
 Lokalne pociągi towarowe

Beneficjenci

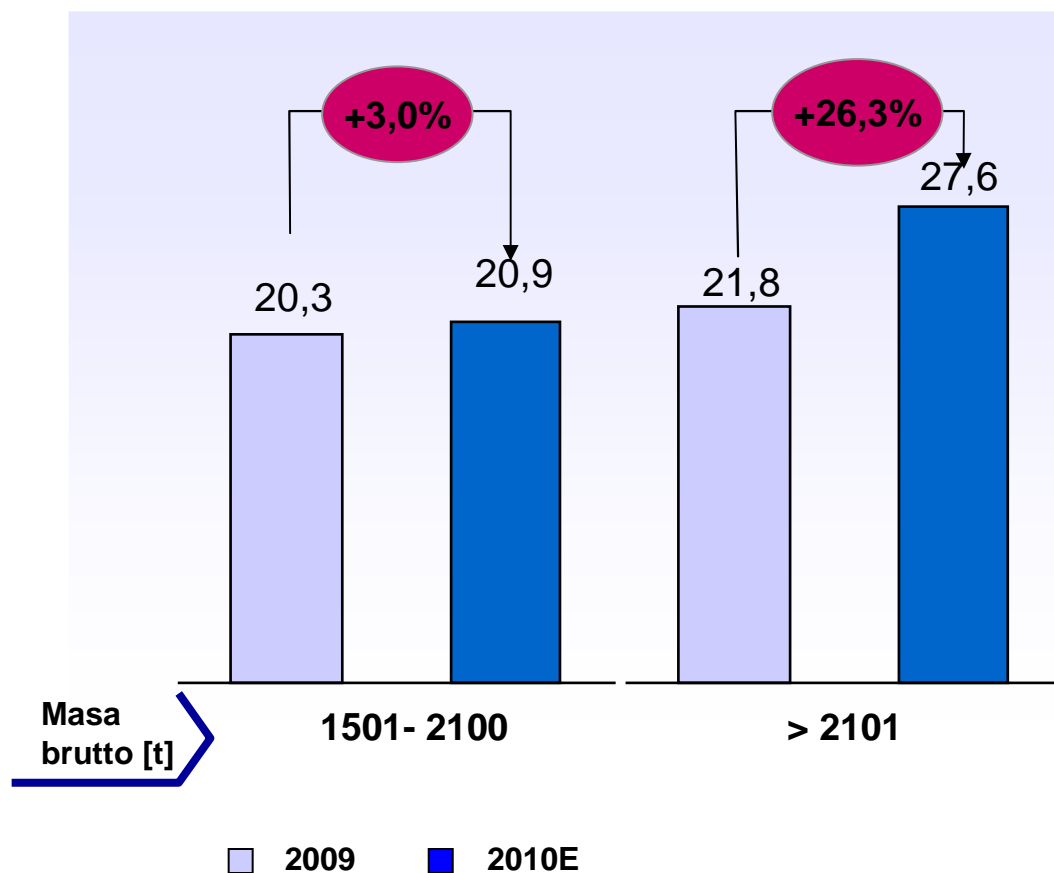
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
 PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
 PKP Intercity S.A.

PKP Cargo

1) Pociągi próżne nie ujęte w powyższym zestawieniu ze względu na fakt iż obniżka kosztów będzie z korzyścią dla wszystkich uczestników rynku

W przypadku składów ponad 1500 t brutto to niezależni przewoźnicy ucierpią najmocniej – wzrost kosztów dostępu do infrastruktury

Średnia zmiana kosztów dostępu [2009 – 2010; PLN/pockm; masa brutto]



Komentarz

- Ciężkimi pociągami towarowymi poruszają się głównie przewoźnicy niezależni
- Szczególnie pociągi powyżej 2100t odgrywają w ich przypadku znaczącą rolę dla pociągów ładownych
- Na rynku operują przewoźnicy specjalizujący się w przewozach kruszyw i węgla które realizują składami ciężkimi o masie brutto >2100 t
- W ich przypadku koszty dostępu wzrosną nawet o 1/4

1

Polityka państwa – deklaracje a stan faktyczny

2

Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010

3

Stawki dostępu jako zabroniona pomoc publiczna

4

Kroki prawne ZNPK

PKP Cargo uśredniając zapłaci za PLK ok. 18% mniej ze względu na średnią niską masę brutto pociągu – koszty przewoźników niezależnych w zależności od profilu działalności mogą spaść maksymalnie o ok. 5% ale również wzrosnąć o ok. 6%

Wnioski z analizy podwyżek dla PKP Cargo i przewoźników niezależnych

PKP Cargo

- Państwowy przewoźnik realizuje według wstępnych niepotwierdzonych szacunków przewozy średnio pociągami o **masie brutto** około **1250 t**
- Oznacza to, że **koszty PLK** w PKP Cargo **zmniejszą się** wg cennika w 2010 średnio o około **18,5%** (w poszczególnych kategoriach tras spadek wyniesie od 6 do 30%)

Przewoźnik niezależny

- Niezależny przewoźnik o szerokim profilu działalności przy średniej **masie brutto pociągu** około **1700 t** uzyska w cenniku na 2010 **średnią obniżkę** kosztu dostępu o około **5%**
- Z kolei niezależny przewoźnik skoncentrowany na **przewozach kruszyw pod projekty infrastrukturalne** odnotuje wzrost o **ok. 6%** ze względu na średnią masę pociągu brutto na poziomie 2000t

Oznacza to, że koszty dostępu do infrastruktury zmniejszą się dla państwowego przewoźnika w zakresie od około **13% do nawet 24% więcej niż dla przewoźników niezależnych co zdecydowanie zaburza dzisiejszą równowagę rynkową**

Dyrektywa 2001/14 WE Parlamentu Europejskiego jasno precyzuje mechanizm kształtowania stawek

- Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były **równoważne i niedyskryminujące opłaty** dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują przewozy o równoważnym charakterze na podobnej części rynku i żeby faktycznie stosowane opłaty stosowały się do zasad ustalonych w sprawozdaniu o stanie sieci.
- Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na **niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń**, opisanych w załączniku II. Podaż usług, określonych w załączniku II pkt 2, będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku.

Wnioski

- Stawki dostępu do infrastruktury zostały ukształtowane w sposób spreczny z Dyrektywą 2001/14 WE Parlamentu Europejskiego.
- Celem nowego taryfikatora jest wsparcie lekkich przewozów – zwłaszcza przewozów rozproszonych – kosztem przewozów ciężkich, świadczonych głównie przez niezależnych przewoźników.
- Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010 zostały ukształtowane tak, aby wesprzeć PKP Cargo.
- Stawki dostępu na rok 2010 noszą znamiona pomocy publicznej.

1

Polityka państwa – deklaracje a stan faktyczny

2

Stawki dostępu do infrastruktury na rok 2010

3

Stawki dostępu jako zabroniona pomoc publiczna

4

Kroki prawne ZNPK

Skarga ZNPK do Komisji Europejskiej

- **Udzielający niedozwolonej pomocy:** rząd polski za pośrednictwem PKP PLK
- **Forma pomocy:** nowy taryfikator opłat za dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej; obniżona opłata za dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewozów pociągami lżejszymi, o wadze poniżej 2100 ton, czyli przewozów pojedynczymi wagonami i/lub grupami wagonów (tzw. przewozy rozproszone).
- **Beneficjent: PKP CARGO**, działające w segmencie przewozów lekkich, poniżej 2100 ton, czyli *de facto* przewozów rozproszonych - pojedynczymi wagonami i grupami wagonów.
- Dzięki nowemu Taryfikatorowi **koszt dostępu do infrastruktury zmniejszy się dla PKP Cargo o około 18,5%** (w poszczególnych kategoriach linii spadek opłat za dostęp wyniesie od 6% do 30%).

Oznacza to pomoc publiczną dla beneficjenta w formie oszczędności rządu nawet do 250 mln PLN w skali roku.

Stawki dostępu są kształtowane z uwzględnieniem potrzeb PKP Cargo.

- *„Wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Janusz Piechociński (PSL) uważa, że sytuacja na kolei jest dramatyczna, a problemy PKP Cargo za chwilę rozleją się na inne spółki grupy, PKP PLK i PKP Intercity. (...) Jednak jego zdaniem, pomoc publiczna wypłacona spółce to kiepski pomysł. Zbyt długo musielibyśmy czekać na zgodę Brukseli. Sytuację poprawiłoby radykalne obniżenie opłat za dostęp do torów. Stawki opłat są regulowane przez krajowe przepisy mówi Janusz Piechociński(...)” 10 marca 2009, Parkiet*
- Wypowiedź sejmowa Juliusza Engelhardta podczas posiedzenia Sejmu (oficjalny stenogram z obrad Sejmu z 23 kwietnia 2009, stanowiący Załącznik 10).
*„Odnośnie do pomocy państwa trzeba powiedzieć, że w budżecie państwa na ten rok nie było zarezerwowanych żadnych kwot, które ekstra dawałyby możliwość wsparcia finansowego procesów pomocy publicznej dla przedsiębiorstw, które są w trudnej sytuacji. Stąd też spółka PKP Cargo złożyła wniosek o pomoc publiczną na kwotę 230 mln zł, zgodnie z jednym z rozporządzeń Unii Europejskiej, które przewiduje taką możliwość, (...) **Jednocześnie to, co było możliwe na poziomie Ministerstwa Infrastruktury, po pierwsze, obniżyliśmy w tym roku stawki dostępu na tzw. przewozy rozproszone, jest to prawie 40%, po drugie, zamierzamy systemowo podejść do stawek dostępu do infrastruktury w zakresie w ogóle przewozów towarowych, bo na przyszły rok zamierzamy generalnie te stawki obniżyć o 10%(...).**”*

Przedstawiciele władz wielokrotnie przyznawali, że PKP Cargo należy pomóc

- **Wypowiedzi Juliusza Engelhardta podczas debat Sejmu oraz Komisji Infrastruktury nad trudną sytuacją finansową grupy PKP, w tym PKP CARGO**
 - b) Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, opublikowana przez Ministerstwo Transportu w 2007 r. Rozdział 4 Strategii - zakładane parametry finansowe wdrożenia Strategii stanowi:**

*„Realizację programu działań kryzysowych w zasadniczy sposób wspiera stworzona przez parlament możliwość dofinansowania zarządcy infrastruktury PLK z budżetu państwa. Skutkuje to zmniejszaniem cen dostępu do infrastruktury, a jest to najbardziej czułe ogniwo mechanizmu konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu oraz kształtowania się należności i zobowiązań pomiędzy firmami Grupy PKP. **Efektom realizacji zaprezentowanych założeń i rozwiązań strategicznego działania będzie zatem w pierwszej kolejności ustabilizowanie sytuacji finansowej przedsiębiorstw Grupy PKP. (...)**”*
 - c) Sprawozdanie stenograficzne z 44 posiedzenia Sejmu z 25 czerwca 2009, stanowiące Załącznik 12, punkt 16 dziennego porządku obrad):**

„(..)Chciałbym natomiast podkreślić następującą sprawę odnośnie do pytania, czy istnieje możliwość dofinansowania stawek. Tak, rząd dofinansowuje te stawki i to istotnie, dlatego że zaprojektowaliśmy, ja podawałem te liczby, na dopłaty do kosztów utrzymania infrastruktury, a więc na stawki, dokładnie na stawki, kwotę 680 mln zł bezpośrednio z budżetu plus 40 mln zł z Funduszu Kolejowego. Wnosimy, aby w przyszłym roku zwiększyć tę kwotę do 850 mln zł z budżetu i 50 mln zł z Funduszu Kolejowego, czyli razem do 900 mln zł. To jest kwota, która służy pokryciu części kosztów utrzymania infrastruktury kalkulacyjnych – stawek, czyli rząd jak najbardziej dotuje te stawki. Dzięki temu w przyszłym roku np. stawki do przewozów towarowych, stawki dostępu do infrastruktury, będą niższe średnio o 10,9%. (...). A jednocześnie pracujemy jeszcze nad (...) i też nad formułą odpowiedniego obniżenia stawek dla przewozów towarowych tzw. rozproszonych, żeby jeszcze bardziej pobudzić ten segment. Tak więc to jest bezpośrednio dotowanie.”

Nowe stawki dostępu noszą znamiona pomocy publicznej

- **Obniżenie stawek dostępu spełnia wszystkie kryteria art. 107 (1) TFUE i stanowi pomoc publiczną:**
 1. przyznawany przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie (bezpośrednie działanie rządu, rezygnacja z przychodów ze stawek przez operatora infrastruktury zależnego od skarbu państwa),
 2. zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów (sprzyjanie PKP Cargo kosztem przewoźników prywatnych),
 3. wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wsparcie podmiotu operującego na rynkach ościennych oraz na rynku polskim, na którym operują podmioty zagraniczne).

PKP Cargo jest praktycznie jedynym beneficjentem obniżonych taryf

Dalsze procedury prawne

- **Złożenie skargi ZNPK do KE – 2.02.2010**
- **Nadanie sprawie trybu zwykłego lub pilnego przez Komisję**
- **Przekazanie skargi przez KE polskiemu rządowi wraz z żądaniem informacji (do 2 miesięcy)**
- **Wszczęcie formalnego postępowania, potencjalnie: nakaz rezygnacji ze stosowania środka / windykacji pomocy udzielonej bez zgody Komisji**

Dziękujemy za uwagę

Warszawa, 2 lutego 2010