

Szanowny Pan
Zbigniew Szafrąński
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Warszawa, 14 września 2009

Szanowny Panie Prezesie,

Zgodnie z posiadanymi przez nas informacjami, decyzją Nr TRM-9110-03/09 z dnia 8 kwietnia 2009 roku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz stawki opłat za usługi wymienione w części II załącznika do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej „Cennik”), określone w oparciu o art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcę infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym opłata podstawowa ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. W opinii Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych zatwierdzony cennik łamie tę zasadę, a ustalone ceny w różnym stopniu odbiegają od bezpośrednio ponoszonych kosztów.

Zatwierdzony cennik wykazuje nieuzasadnione i duże dysproporcje między stawkami opłat pobieranymi od ciężkich składów pociągowych a tymi pobieranymi od lekkich i średnich składów pociągowych. W ten sposób lekkie i średnie składy pociągowe stają się uprzywilejowane, co nie ma żadnego uzasadnienia w kosztach ponoszonych przez zarządcę infrastruktury. W znaczny sposób wpływa to na obniżenie konkurencyjności przewozów kolejowych względem przewozów drogowych, a także wpływa na ograniczenie konkurencyjności jednych przewoźników względem drugich.

Oczywistym jest także, że koszty dostępu do infrastruktury są najistotniejszym pojedynczym elementem kosztowym przewoźników, stanowiącym ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu towarowego. Przewoźnik nie ma w zasadzie możliwości zmniejszenia tego kosztu, którego wysokość jest zależna od rozporządzeń i decyzji regulatora.

W latach 2004-2009 koszty dostępu do infrastruktury kolejowej wzrosły o 25%, w wyniku czego już dzisiaj stawka dostępu do infrastruktury PKP PLK należy do najwyższych w Europie. Dla przykładu można wskazać, że stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w Niemczech są blisko dwukrotnie niższe niż te obowiązujące w 2009 roku w Polsce. Utrzymywanie wysokich stawek prowadzi do zmniejszenia ilości przewozów towarowych i przesunięcia wolumenów w kierunku transportu drogowego.

Analiza zatwierdzonego Cennika prowadzi do wniosku, że w roku 2010 wysokość stawek dostępu do infrastruktury spadnie średnio o około 5% jedynie dla przewoźnika niezależnego o szerokim profilu działalności - przyjmując hipotetycznie, że usługi świadczone byłyby przy użyciu pociągów we wszystkich przedziałach tonażowych niezależnie od kategorii linii.

W rzeczywistości jednak w Polsce nie ma przewoźników świadczących usługi we wszystkich przedziałach tonażowych i wszystkich kategoriach linii. Usługi świadczone przy użyciu lekkich i średnich składów pociągowych są świadczone głównie przez PKP Cargo S.A. Przewozy przy użyciu ciężkich pociągów towarowych są zaś głównym przedmiotem działalności przewoźników niezależnych, w szczególności przez przewoźników specjalizujących się w przewozach kruszyw i węgla, które realizują składami ciężkimi o średniej masie brutto powyżej 2100 t.

Innymi słowy, obniżenie stawek dla przewozów świadczonych przy użyciu lekkich i średnich składów pociągowych pozwoli zaoszczędzić kosztów jedynie PKP Cargo S.A. Podwyższenie zaś kosztów dla ciężkich składów pociągowych dotknie zaś głównie przewoźników niezależnych.

Zatwierdzony Cennik eliminuje ponadto dodatkową kategorię pociągów intermodalnych. Wprost oznacza to potraktowanie ich na tych samych warunkach co pozostałych przewozów towarowych. Rezygnacja z preferencyjnych stawek dostępu do infrastruktury dla pociągów kontenerowych bardzo mocno ograniczy dalszy rozwój tej sfery usług, jeżeli go w ogóle nie wyeliminuje. Bardzo duży wzrost kosztów dostępu do infrastruktury połączony z innymi wysokimi kosztami spowoduje, że ten rodzaj transportu stanie się nieopłacalny.

Zatwierdzony Cennik zaburza elementarną zasadę degresywności kosztów jednostkowych wraz ze wzrostem masy towaru przewożonego jednym pociągiem. Zasada ta jest nie tylko ekonomicznie uzasadniona, lecz także postulowana przez ustawodawstwo europejskie. System naliczania opłat za dostęp do infrastruktury powinien premiować przewozy zwiększające efektywność i produktywność działalności transportowej; wynika to wprost chociażby z artykułu 8 pkt 1 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r., zgodnie z którym „System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe”. Porównanie kosztów dostępu dla infrastruktury na tonę przewozu wskazuje jednak, że według nowego cennika różnica pomiędzy lekkim i ciężkim składem praktycznie zanika - co więcej pojawia się preferencja dla lekkiego składu.

Jako zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK powinno mieć na uwadze, że w praktyce przewozy ciężkie zwiększają przepustowość linii kolejowych, co w kontekście coraz częstszych utrudnień w ruchu w rejonie Śląska i Dolnego Śląska ma duże znaczenie.

Znaczny wzrost kosztów spowoduje masowy odpływ zleceń na przewóz towarów do transportu drogowego. W praktyce bowiem wzrost stawki za transport kolejowy w stosunku do transportu drogowego w 2010 roku waha się od 140% do ponad 300% stawki bazowej w 2009 roku. Oczywiście jest, że zniechęci to potencjalnych klientów przewoźników kolejowych do korzystania z ich usług. To zaś oznacza zwiększenie liczby ciężkich przewozów drogowych towarów, co w sposób niekorzystny wpłynie nie tylko na rozwój konkurencji na rynku kolejowych przewozów towarowych, lecz także na stan krajowej infrastruktury drogowej.

Mając na uwadze wskazane wyżej okoliczności, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych biorąc pod uwagę przytoczone przez ZNPK argumenty, zwracamy się o obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Zgodnie z art. 33 ust. 9a uprawnienie takie przysługuje jedynie zarządcy infrastruktury, który może wprowadzać takie zmiany do cennika w każdym czasie. Związek Niezależnych Przewoźników

Kolejowych pragnie wyrazić nadzieję, że PKP PLK jako zarządca infrastruktury kolejowej w Polsce, mający za zadanie zapewnić równy do niej dostęp dla wszystkich przewoźników, rozważy powyższe argumenty i podejmie stosowne działanie.

Z poważaniem

Do wiadomości:

1. Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa
2. Wiesław Jarosiewicz
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa