

Warszawa, dnia 27-03-2013 r

Zarząd PKP CARGO S.A
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa
nr pisma: CHPUz-073-1/2013

Pan Krzysztof Dyl
Prezes Urzędu Transportu
Kolejowego
Ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

PKP CARGO S.A. informuje, że przedłożony w dniu 14 marca 2013 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do zatwierdzenia Panu Prezesowi „Projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.” w RJ 2013/2014 powoduje drastyczny wzrost kosztów dostępu dla przewoźników kolejowych, wobec czego niniejszym składamy stanowczy protest i wnioskujemy o odmowę zatwierdzania w/w projektu Cennika.

1. Na podstawie analizy PKP CARGO S.A. projekt Cennika po uwzględnieniu struktury przewozów wykonywanych przez przewoźników towarowych spowoduje szacowany wzrost kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej:

a) o ok. 8% ogółem w zakresie opłaty podstawowej dla całej pracy pociągów towarowych

Przykładowo wagon towarowy ładowny waży ok. 80 ton brutto, czyli różnica jednego wagonu skutkuje zmianę stawki w zakresie 8 przedziałów cennika.

Szczególny wzrost i niczym nieuzasadniony został wprowadzony dla brutta pociągów w przedziale 800 - 1100 ton (max 34,4%) i 2400 - 3000 ton (max 23,5%),

b) za usługi związane z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów towarowych (dot. zwłaszcza ruchu rozproszonego) wzrosło od 4,04% do 28,52% w zależności od rodzaju usługi. Dla PKP CARGO istotny jest zwłaszcza wzrost opłat za dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych o 28,52%, z których w zasadzie korzysta tylko PKP CARGO do obsługi ruchu rozproszonego.

c) z tytułu opłat dodatkowych dla pociągów towarowych stawki w stosunku do obecnego cennika wzrosły od 4,66% do 29,7% w zależności od usługi. Szczególnie nieuzasadniony jest wzrost kosztów za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy (RRJ) –



9,68%, tym bardziej, że w przypadku przewoźników towarowych ze względu na skalę wykorzystania indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ) jest to znacząca pozycja kosztów. Naszym zdaniem jest to nieuzasadnione z uwagi na fakt, że „trasowanie pociągów” powiązane jest zasadniczo tylko z kosztami pracowniczymi PKP PLK, a pracochłonność tych czynności nie wzrosła.

Na skalę ww. podwyżek wpływ ma też równoczesne podniesienie przez PKP PLK marż zysku z 1% na 2% na usługi związane z dostępem do urządzeń jak i opłaty dodatkowe.

2. Planowane podwyżki w zakresach brutto przykładowo do 1100 ton, w których realizowane są również przewozy intermodalne, w zasadzie mogą przewyższyć uzyskaną ulgę intermodalną dla przewoźników realizujących przewozy kontenerów, czyli wcale nie poprawią konkurencyjności tego segmentu usług, wobec transportu drogowego.

3. Należy przypomnieć, że poprzednia podwyżka Cennika na 2012/2013 (tj. obecnego) szacowana była przez PKP PLK na poziomie 1,13% ogółem, a w rzeczywistości wyniosła 4,8%. Podobnie planowana w RJ 2013/2014 następna podwyżka cennika wg. PKP PLK na poziomie 3,7% wg. przewoźników będzie znacznie wyższa, co przedstawiono w pkt. 1 niniejszego pisma. Dodatkowo nastąpi efekt kumulacji obu podwyżek w przeciągu 2 kolejnych lat (2013-2014).

4. Po raz kolejny w zakresie stawek dostępu do infrastruktury pojawia się problem braku kilkuletniej stabilizacji, co do wysokości stawek oraz warunków korzystania z infrastruktury. Każdorazowe zmiany zasad naliczania stawek (obecnie zmiana przedziałowości) oprócz skutków finansowych powodują często konieczność zmiany organizacji przewozów.

5. Zaproponowana zmiana przedziałowości, co 10 ton (Cennik na 2013/2014 zawiera 302 przedziały brutto), w przypadku przewoźników towarowych praktycznie wymusi rezygnację z zamawiania RRJ ze względu na to, że brutto pociągów towarowych znane jest dopiero po załadunku pociągu (wcześniejsza przedziałowość pozostawiała odpowiednią rezerwę brutto) i spowoduje poniesienie zwiększonych opłat za trasowanie IRJ (wzrost stawki o 9,68%),

6. Obecny stan linii kolejowych i jakość oferty ogólnokrajowego Zarządcy linii powoduje, że od kilku lat oprócz wysokich stawek przewoźnicy ponoszą zwiększone koszty związane z niską prędkością handlową pociągów, ograniczoną przepustowością linii, licznymi objazdami, większym zaangażowaniem zasobów ludzkich i technicznych w realizację przewozów, a także straty z powodu kradzieży mienia. Wszystko to w zestawieniu z jednymi z najwyższych stawkami w Europie czyni polską kolej mało konkurencyjną, dlatego wszelkie podwyżki mogą odbić się negatywnie na całym systemie transportowym.

7. Sumaryczne koszty opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych są efektem stawek ujętych w projektowanym Cenniku, zasad rozliczeń ujętych w Regulaminie przydzielania tras pociągów w RJP oraz realizowanej pracy eksploatacyjnej przez przewoźników. W rozkładzie jazdy 2013/2014 zmieniono w sposób istotny Cennik stawek jednostkowych oraz nie zmieniono Regulaminu



przydzielania tras, czego efektem zapewne będzie istotny wzrost kosztów dostępu w bardzo trudnym dla przewoźników okresie spadku na rynku zapotrzebowania na usługi transportowe.

Projekt stawek Cennika kolejny raz znacząco podwyższy opłaty za dostęp do infrastruktury i ze względu na rażąco wysoki poziom podwyżek nie powinien być zatwierdzany, ponieważ spowoduje nieuzasadniony wzrost dotychczasowego poziomu opłat i tym samym nie zostanie spełniony postulat zawarty w § 16 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej¹. Zdaniem PKP CARGO S.A. zostaje również naruszony Art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie ustalania opłat zapewniających niedyskryminujący dostęp przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

PREZES ZARZĄDU
Łukasz Bolek
-2-

CZŁONK ZARZĄDU
FINANSOWYCH

Adam Purwin

-1-

Do wiadomości:

1. Prezes PKP S.A.
2. Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

¹ §16 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej „Stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej”.