

Łódź
8.4.2013

Sz. P. Jakub Majewski
V-ce Prezes ds. Regulacji Rynku
Urząd Transportu Kolejowego

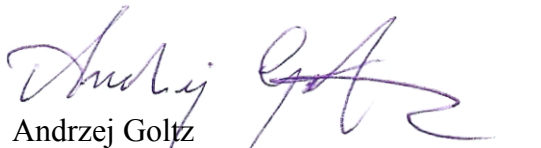
Szanowny Panie Preześle,

W związku z przedłożonym do zatwierdzenia Prezesowi UTK przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektem stawek jednostkowych opłat mających obowiązywać w rozkładzie 2013/2014 pragnę w imieniu założycieli Fundacji Pro Kolej przekazać następujące uwagi:

1. Pomimo, że PKP PLK utrzymuje, że przeciętny wzrost cen w nowej taryfie wynosi 3.7%, szczegółowa analiza wskazuje, że faktyczny średni wzrost wysokości kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników towarowych – przy założeniu niezmienionej klasyfikacji linii – będzie wynosił ok. 10 – 12.5%.
2. W sytuacji w której stawki dostępu do infrastruktury torowej w Polsce już teraz należą do najwyższych w Europie nie ma jakichkolwiek podstaw do ich dalszego podwyższania na poziomie siedmio- lub ośmiokrotnie przewyższającym poziom inflacji. Tego typu podwyżka wypchnie jeszcze więcej przewozów ciężkich towarów na przeciążone polskie drogi – jawnie ignorując politykę UE w tym zakresie – co jest w sprzeczności z oficjalnymi rządowymi założeniami deklarującymi zwiększenie udziału kolei w segmencie przewozów intermodalnych.
3. Cennik zniekształca rynek i faworyzuje przewoźników uruchamiających lekkie pociągi towarowe zamiast ciężkich pociągów które są bardziej efektywne energetycznie.
4. Nowe stopniowanie co 10 ton wprowadzone w taryfie będzie stanowiło dodatkowy problem dla przewoźników kolejowych – ciężko jest przewidzieć faktyczną masę pociągu z dokładnością do 10 ton. Stopniowanie takie nie stanowiłoby problemu, gdyby stawki dostępu do infrastruktury torowej były kalkulowane na podstawie faktycznego przewiezionego tonażu a nie tonażu planowanego.
5. Podwyżka stawek dostępu połączona z proponowanym naliczaniem opłaty od przewoźników pasażerskich za ilość przystanków nieuchronnie doprowadzi do podwyższenia cen biletów co zniechęci do kolei jeszcze większą ilość podróżnych. Będzie to miało szczególne znaczenie w przypadku codziennych dojazdów do miejsc pracy, jeszcze bardziej zwiększając zatłoczenie i zanieczyszczenie polskich miast.
6. Zaproponowany cennik nie podejmuje żadnych kroków aby zaradzić obecnemu zniekształceniu rynku infrastruktury na korzyść przewoźników drogowych – korzystających z faktycznego dofinansowania przez polskiego podatnika.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej powody prosimy o odrzucenie proponowanych cen jednostkowych oraz o ponaglenie PKP PLK do przygotowania nowych propozycji opracowanych na podstawie rozwiązań sprawdzonych w innych krajach UE.

Z poważaniem,


Andrzej Goltz
w imieniu założycieli Fundacji Pro Kolej