

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
BIURO PREZESA

Wpłynęło nr
Realizuje

10.04.2013
15.04.2013
DRRK

SEKRETARIAT WICEPREZESA
ds. Regulacji Rynku Kolejowego

2013 -04- 15

Wpłynęło nr
Realizuje

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO 12-04-2013

Wpłynęło
2013 -04- 12

Poz. nr
14502

Warszawa, 12 kwietnia 2013

Szanowny Pan
Krzysztof Dyl
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

DEPARTAMENT REGULACJI
RYNKU KOLEJOWEGO

16. 04. 2013

Wpłynęło nr
Realizuje

Nr ref: FPL 20/4/2013

Dotyczy: Projekt cennika PKP PLK na rozkład jazdy 2013/2014

WKC
2013-04-16
R

Szanowny Panie Prezesie,

W związku z toczącymi się konsultacjami projektu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. licencjonowany przewoźnik kolejowy Freightliner PL Sp. z o.o. wnioskuję o niezatwierdzenie przedmiotowego projektu.

W naszej opinii przedłożony Prezesowi UTK projekt cennika zawiera nieuzasadnione wzrosty stawek dostępu. Wg naszych wyliczeń, na wielu typowych trasach eksploatowanych przez Freightliner PL wzrosty kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej przekroczą 10%, a w niektórych relacjach osiągną poziom nawet 20%. Należy pamiętać, że wg prognoz Narodowego Banku Polskiego inflacja bazowa na rok 2014 wyniesie ok. 1,5%, a więc wzrosty stawek wielokrotnie przekroczą jej poziom. Naszym zdaniem, nie istnieje żadne merytoryczne uzasadnienie tak drastycznych wzrostów stawek. W tym miejscu należy przypomnieć plany Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące redukcji sieci kolejowej udostępnianej przewoźnikom. Z punktu widzenia przewoźnika będzie ono oznaczać pogorszenie oferty zarządcy, a więc jego efektem powinien być spadek poziomu stawek.

Na tak wysokie wzrosty kosztów dostępu z tytułu stawek dostępu kluczowy wpływ mają zmiany stawek dla typowych pociągów próżnych. W zależności od przedziału masy i kategorii linii wzrosty te wyniosą nawet 25%.

Osobną kwestią pozostaje wpływ rozwiązań cennikowych na względne pozycje konkurencyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych. Zdumienie budzi fakt, że znacznie niższe podwyżki (a nawet spadki) notuje się w komórkach tabeli cennikowej odpowiadających typowym pociągom państwowego przewoźnika - PKP Cargo. Przykładowo, na najpopularniejszych kategoriach linii (2 i 3, zarówno zelektryfikowane jak i nieelektryfikowane), pociągi o masie 650-670 ton (25- i 26-wagonowe pociągi próżne) cieszyć się będą obniżkami stawek rzędu 10-12%. Dla porównania, próżne pociągi 40-41-wagonowe zdrożeją o 13-18%.

Zdaniem Freightlinera PL, nie istnieje żadne fizyczne (tj. związane z faktycznym fizycznym zużyciem drogi kolejowej) uzasadnienie tak radykalnie różnego traktowania przewoźników efektywnych (eksploatujących dłuższe składki) i mniej efektywnych. Pogląd ten znajduje również potwierdzenie w pracach prof. H. Bałucha zrealizowanych m.in. na zlecenie Prezesa UTK. W naszej opinii oznacza to próbę dyskryminowania efektywnych przewoźników kosztem mniej efektywnego przewoźnika należącego do Skarbu Państwa.

L

ES

Nowy projekt cennika wprowadza 302 przedziały masy brutto (dla pociągów towarowych) o równej rozpiętości wynoszącej 10 ton. Jakkolwiek sama idea stworzenia przedziałów o równej rozpiętości jest słuszna, o tyle analiza zawartości tak skonstruowanych tabel cennikowych prowadzi do wniosków, iż zmiana ta jest pozorna.

W pierwszej kolejności rzucają się w oczy gwałtowne wzrosty stawek w kategoriach odpowiadających granicom przedziałów w dotychczasowym cenniku. Przykładowo, dla linii zelektryfikowanych kategorii 2 notuje się następujące różnice:

Lp.	Przedział dotychczasowy	Przedziały w dotychczasowym cenniku – Średni wzrost stawki (zaokr.) bez uwzględnienia radykalnych wzrostów w dwóch nowych przedziałach następujących po przekroczeniu granicy starych przedziałów	Średni wzrost stawki dla dwóch przedziałów przy przekroczeniu granicy dotychczasowych przedziałów (zaokr.)
1	M≤60	0,00	0,11
2	60<M≤150	0,06	0,27
3	150<M≤300	0,06	0,46
4	300<M≤450	0,04	0,54
5	600<M≤1100	0,10	0,37
6	1100<M≤1500	0,01	1,23
7	1500<M≤2100	0,01	2,69
8	2100<M≤3000	0,10	1,44
9	M>3000	0,00	0,00

Oznacza to, iż w przypadku przekroczenia progu dotychczasowych kategorii na poziomi 2100 ton (a więc np. pociąg o masie brutto 2101 ton zamiast 2099 ton) przyrost kosztu 1 kilometra będzie 144-krotnie wyższy niż w przypadku podobnego wzrostu masy, ale w przypadku pociągów o 10, 20, 30, itd. ton lżejszych (np. pociąg 2091 ton zamiast pociągu 2089 ton).

Zdaniem Freightlinera PL, mechanizm ten nie może mieć uzasadnienia w pracy eksploatacyjnej (obojętnie czy historycznej czy prognozowanej), gdyż jest absolutnie nieprawdopodobnym, by praca ta z tak żelazną konsekwencją i tak skrajnym nasileniu koncentrowała się w tak wąsko zdefiniowanych przedziałach w sąsiedztwie granic dotychczasowych przedziałów mas brutto. Może to świadczyć o „ręcznym” poprawianiu cennika i tym samym jego nieobiektywności. Powinno to skutkować niemożnością zatwierdzenia cennika przez Prezesa UTK do czasu wyeliminowania tej nieprawidłowości. Naszym zdaniem wprowadzenie tak licznych przedziałów mas brutto powinno automatycznie skutkować niemal zupełnym „wygładzeniem” wykresu kosztu 1 bruttotonokilometra w zależności od masy składu (wykres trzeci na slajdzie nr 8 prezentacji Wiceprezesa PKP PLK z dnia 22 marca 2013 r. opublikowanej na stronie UTK).

W opinii Freightlinera PL, wraz ze wzrostem masy brutto pociągu jednostkowy koszt 1 bruttotonokilometra powinien spadać. Tymczasem przedłożony Prezesowi UTK projekt cennika zawiera wiele silnych i niedopuszczalnych wyłączeń tej zasady.

Niezależnie od kolejnych wzrostów, sprzeciw Freightlinera PL budzi bardzo wysoki wyjściowy (tj. obecnie obowiązujący) poziom stawek. Należy zważyć, że w wielu dużych krajach Unii Europejskiej poziom stawek dla pociągów towarowych jest istotnie niższy niż na sieci PKP PLK. Jednocześnie jakość infrastruktury w tych krajach (mierzona np. średnią prędkością handlową) jest nieporównywalnie lepsza. W naszej opinii zasadnym byłoby więc nie podnoszenie opłat, ale radykalne ich obniżenie.

Zdaniem Freightlinera PL, źródło tego stanu rzeczy tkwi w niewłaściwej kalkulacji bazy kosztowej. W pierwszej kolejności zalicza się do niej - wbrew zaleceniom art. 7 ust. Dyrektywy 2001/14/WE - kosztów niebezpośrednio związanych z uruchamianiem poszczególnych pociągów. Do kosztów tych zaliczyć należy: amortyzację, koszty finansowe związane z obsługą zobowiązań zaciągniętych na rozwój infrastruktury kolejowej, koszty SOK, koszty utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych oraz pasów przeciwpożarowych, potencjalnie zawyżone koszty związane z bezprzetargowymi zleceniami w ramach Grupy PKP (np. zlecenie PKP Energetyce utrzymania sieci trakcyjnej). Naszym zdaniem, zasadnym jest skorygowanie bazy kosztowej PKP PLK o w/w grupy kosztów. Umożliwi to osiągnięcie spadku kosztów dostępu do infrastruktury i tym samym umożliwi planowanie organicznego rozwoju przedsiębiorstwom kolejowym, w tym decydowanie się na inwestycje w nowoczesny tabor.

Freightliner PL ostrzega, że zatwierdzenie cennika PKP PLK wg projektu przesłanego Prezesowi UTK w dniu 14 marca 2013 może doprowadzić do dalszych spadków udziału kolei w rynku transportowym.

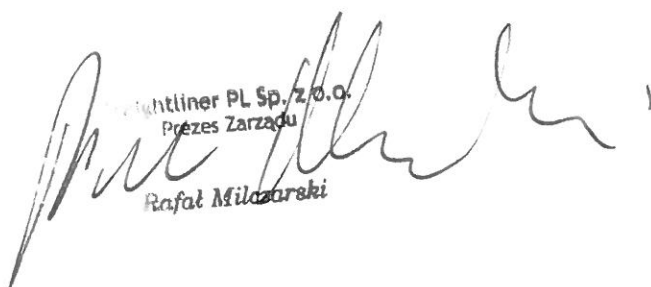
Mając na względzie powyższe zwracamy się do Prezesa UTK o niezatwierdzenie przedmiotowego cennika.

Równocześnie apelujemy do Prezesa UTK, aby - korzystając z przysługujących mu (na mocy §17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) uprawnień - zasięgnął opinii niezależnych ekspertów odnośnie zasadności przyjętego przez PKP PLK wzrostu stawek jednostkowych. Naszym zdaniem, eksperci przygotowujący w/w opinię powinni mieć odpowiednie doświadczenie międzynarodowe, które umożliwi zbadanie zasadności przyjętego przez PKP PLK wzrostu stawek jednostkowych w kontekście:

- poziomu stawek obowiązujących w innych dużych krajach Unii Europejskiej (Niemcy, Francja, Hiszpania, Wielka Brytania)
- postępowań (zarówno zakończonych, jak i będących w toku) wszczętych na wniosek Komisji Europejskiej i dotyczących zasadności wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w poszczególnych państwach członkowskich UE
- konieczności realizacji zaleceń wynikających Białej Księgi Komisji Europejskiej z dnia 28 marca 2011 roku odnośnie zwiększenia udziału dóbr transportowanych koleją do poziomu 30% w roku 2030.

Równocześnie Freightliner PL przypomina, iż jest członkiem Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych i w pełni podziela stanowisko Związku w przedmiotowej sprawie skierowane do Prezesa UTK w dniu 29 marca 2013.

Z poważaniem,


Freightliner PL Sp. z o.o.
Prezes Zarządu
Rafał Milczarski


Freightliner PL Sp. z o.o.
Wiceprezes Zarządu
Emil Stanisław Dembinski