



Pan Krzysztof Dyl

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego zgłasza następujące uwagi i zastrzeżenia do projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 przedłożonego przez PKP PLK S.A.

### **UWAGI GENERALNE**

1. Stwierdzamy, na podstawie oficjalnie publikowanych statystyk, bezprecedensowy spadek przewozów koleją, tak w zakresie przewozów osób jak i ładunków. Proces taki trwa od lat, a spadki udziału transportu kolejowego w przewozach nadal się pogłębiają. Ogromne, coroczne, przyrosty przewozów pasażerskich i towarowych kierowane są do innych gałęzi transportu, w szczególności na transport samochodowy. Dowodzi to prowadzenia przez Rząd polityki niezrównoważonego rozwoju w obszarze transportu, wbrew: wygłaszanym deklaracjom, planom Unii Europejskiej i oczekiwaniom rynku.
2. Główną przyczyną powyższego, krytycznego dla kolei stanu i utrzymywania się niekorzystnych trendów jest polityka w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury, a w zasadzie brak takiej polityki w Polsce. Systemy opłat za korzystanie z: infrastruktury dróg publicznych (transport samochodowy) i infrastruktury kolejowej (transport kolejowy) są diametralnie inne. Nie chodzi przy tym o odmienność techniczno – organizacyjną (co jest zrozumiałe), lecz o nieporównywalność ekonomiczną tych systemów, z dużą niekorzystną dysproporcją dla transportu kolejowego. Rynek przewozów w transporcie lądowym (transporty: samochodowy i kolejowy) jest jednym obszarem biznesowym o dużej możliwości przepływu klientów pomiędzy tymi dwoma gałęziami transportu, w zależności od poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury. Wyrównanie dysproporcji w poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury jest kluczem do odwrócenia niekorzystnych trendów w zakresie wielkości przewozów koleją.

W opinii naszego Stowarzyszenia Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ma w tym zakresie do odegrania rolę najważniejszą. Oczekujemy zainicjowania prac nad systemowym wyrównaniem poziomów opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych i infrastruktury kolejowej. Stowarzyszenie jest gotowe włączyć się w takie prace w znacznym wymiarze.



3. Utrzymywanie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i poziomu tych opłat, co dowodzi projekt cennika na rjp. 2014/2015, stoi w ewidentnej sprzeczności z celowością realizowanego ogromnego programu inwestycji kolejowych. Powstaje naturalne pytanie: Po co kolejne miliardy nakładów inwestycyjnych na kolej, jeśli w końcowym efekcie przewozy kolejają spadną ?
4. Projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp. 2014/2015, podobnie jak cennik na rjp. 2013/2014 nie wypełniają w pełni postanowień wyroku C – 512/2010 Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 30 maja 2013 roku, do wdrożenia którego zobligowane są wszystkie podmioty w Polsce, w tym Urząd Transportu Kolejowego. Należy przy tym nadmienić, że wyrok ten miał być zaledwie początkiem zmian systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Tymczasem obserwujemy praktyki obejścia jego postanowień, niepełnego wdrożenia i politykę konserwowania starych praktyk, które doprowadziły do zapaści w transporcie kolejowym. UTK, stojący na straży konkurencyjności transportu kolejowego w wymiarze systemu i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, powinien odrzucić przedłożony projekt cennika i zażądać od PKP PLK S.A nowego przedłożenia, gwarantującego zhamowanie spadków a następnie wzrost przewozów kolejają.

#### **UWAGI SZCZEGÓŁOWE**

- 1) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego ustosunkowując się do projektu cennika na rjp 2013/2014 obowiązującego od 15 grudnia 2013 zwracało uwagę na to, że rozpropagowana wówczas szeroko obniżka stawek dostępu, średnio o 20 %, nie dotyczyła przewozów pasażerskich pociągami o małej masie brutto (60-300 ton). W niektórych przypadkach stawki te były nawet wyższe niż na rjp 2012/2013.
- 2) Z analizy przedłożonego projektu cennika wynika, że od 14 grudnia 2014 sytuacja ta ulegnie dalszemu pogorszeniu. W opiniowanym projekcie rosą wszystkie stawki jednostkowe w przedziałach od 60 t do 500 t w tym np dla masy 60 t i 3 klasy linii zelektryfikowanych o 8% a dla dla przedziału masy 480-540 t o 4,8%.
- 3) Równolegle wzrastają stawki jednostkowe za korzystanie z peronów z zapowiedziami megafonowymi bez lub z informacją wizualną o około 19 % .
- 4) Zatwierdzenie stawek w wersji proponowanej przez PKP PLK S.A dotknie najbardziej koleje samorządowe dotowane przez marszałków województw i korzystające w przeważającej mierze z autobusów szynowych zakupionych także przez władze wojewódzkie. Może to skłonić Marszałków województw do skierowania większości środków na transport samochodowy. Należy w tym



- miejscu podkreślić ewidentną sprzeczność z pracami prowadzonymi przez MliR nad programem restrukturyzacji segmentu przewozów regionalnych.
- 5) W regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2013/2014 w § 27.ust 1 znajdował się zapis o udzielaniu przez PKP PLK SA ulgi w wysokości 25 % opłaty podstawowej za przejazdy pociągów zestawionych z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego i/lub wagonów próżnych przystosowanych do przewozu jednostek intermodalnych. W opublikowanym już regulaminie przydzielania tras w ramach rjp 2014/2015 § 27 został on uchylony. W projekcie cennika nie znalazły się również żadne zapisy odnośnie ulg dla przewozów intermodalnych. Zdaniem Stowarzyszenia do czasu jednoznacznego uregulowania tej sprawy (zgodnie z publicznymi obietnicami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) opiniowany projekt cennika nie powinien być zatwierdzony przez UTK.
  - 6) W Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, w §7 ust 9 tego rozporządzenia, zapisano, że „planowana wysokość kosztów o których mowa w ust. 5 jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana Zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. A zatem bez oficjalnego potwierdzenia wysokości pomocy publicznej nie powinno się zatwierdzać omawianego projektu.
  - 7) Zgodnie z §19 cytowanego rozporządzenia Zarządca może przyznać ulgi w opłacie podstawowej w przypadkach o których mowa w art 34 ust. 2 ustawy w wysokości, która wynika z wysokości środków zapewnionych na finansowanie ulgi. Wysokość i przeznaczenie tych środków powinny naszym zdaniem zostać podane do publicznej wiadomości przed zatwierdzeniem projektu przez Prezesa UTK szczególnie, że z treści rozporządzenia można (§7 ust. 12 pkt 5) wynika podział na transport kombinowany i przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym. Przy zachowaniu tego podziału o przyznaniu ulgi dla transportu kombinowanego decydujący powinien być fakt korzystania z dwóch środków transportu a nie jak to ma miejsce dotychczas przewóz towarów w kontenerach (także w relacji bocznicą nadawcy - bocznicą odbiorcy).

Reasumując zdaniem Stowarzyszenia przedłożony przez PKP PLK SA projekt cennika nie powinien być przez Prezesa UTK zatwierdzony.

Prezes Stowarzyszenia

Józef Marek Kowalczyk