

Warszawa, 25 listopada 2022 r.

**Ministerstwo Rozwoju i Technologii**

*Szanowni Państwo,*

Pozwalam sobie przesłać stanowisko związku pracodawców Forum Kolejowe Railway Business Forum do koncepcji programu rządowego na rok 2022 pn. „Pomoc dla sektorów energochłonnych związana z nagłymi wzrostami cen gazu ziemnego i energii elektrycznej”:

1) Podwyżka cen energii elektrycznej w istotnym stopniu dotyczy transportu kolejowego, ale niektóre konsekwencje mogą wykraczać poza ten sektor:

- a) wobec silnej konkurencji transportu drogowego powiększenie kosztów, które wymusi wzrost taryf w kolejowym transporcie towarowym i pasażerskim, spowoduje kolejne przesunięcie przewozów na drogi, co jest sprzeczne z krajową i unijną polityką transportową, klimatyczną i ekologiczną;
- b) ponieważ tempo wzrostu cen paliw płynnych wyhamowało, istnieje ryzyko, że wystąpi u przewoźników tendencja do przechodzenia z trakcji elektrycznej na spalinową. Jest to szkodliwe dla środowiska ze względu na zwiększenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu;
- c) wzrost taryf podwyższy koszty przewozu węgla dla odbiorców przemysłowych, energetyki i na składy, co zwiększy koszty energii i spirala ta będzie narastać wpływając także na poziom inflacji;
- d) wzrost kosztów i cen utrudni realizację planów transportu publicznego na wszystkich poziomach, ponieważ konieczny będzie wzrost dotacji jednostkowej, a przy jego braku dojdzie do obniżenia wolumenu realizowanych przewozów i ich jakości dla pasażera.

2) Ryzyko wzrostu cen przewozów jest istotne, gdyż sektory przewozów kolejowych towarowych i pasażerskich pracują z wynikiem finansowym bliskim zeru:

- a) w 2021 roku przychody przewoźników pasażerskich wyniosły 4,52 mld zł. powiększone o dotacje do publicznego transportu zbiorowego w wysokości 2,83 mld zł. co zamknęło się razem kwotą 7,35 mld zł. Koszty tymczasem wyniosły 7,33 mld zł., w tym 1,56 koszty energii i paliw.
- b) w 2021 roku przychody sektora towarowego wyniosły 8,90 mld zł., koszty zaś 8,89 mld zł., w tym 1,67 mld zł. energia i paliwa.

c) rentowność sprzedaży w obu sektorach wyniosła więc odpowiednio około 0,3% i 0,1% co nie daje przestrzeni dla skompensowania podwyżek kosztów nawet przy limitowanym wzroście cen energii, zwłaszcza że rosną także inne koszty, np. pracownicze.

Ustalenie cen maksymalnych energii w przypadku niektórych przedsiębiorców – co przykładowo i tak nie obejmuje kolejowych przewozów towarowych – mimo wszystko spowoduje wzrost kosztów. Ceny maksymalne istotnie przewyższają bowiem wieloletnią średnią. Ich wprowadzenie części przewoźników nie dotyczy, a u innych nie zahamuje wzrostu kosztów. Da to w następstwie wzrost cen przewozu frachtu, biletów i taryf.

3) Biorąc powyższe pod uwagę wnosimy o uzupełnienie wykazu w załączniku o pozycje PKD:

49.20.Z - transport kolejowy towarów.

49.10 - transport kolejowy pasażerski.

49.31.Z - transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski, co obejmuje między innymi miejskie lub podmiejskie przewozy pasażerskie realizowane środkami transportu lądowego, takimi jak: ... tramwaj, trolejbus, kolej podziemna lub naziemna.

4) Przyjęta granica 4 mln euro (być może na okres dwuletni w razie przedłużenia na rok 2023) jest z punktu widzenia sektora przewozów kolejowych zbyt niska. Liczba przewoźników nie powinna sugerować, że są oni małymi przedsiębiorcami. Najbardziej znaczący dla rynku przewoźnicy obsługują ponad 5% sprzedaży każdy. Łączne traktowanie grup oznacza, że dla największych przewoźników pomoc będzie nieodczuwalna (PKP Cargo, PKP LHS, PKP Intercity i PKP SKM Trójmiasto są w jednej grupie!). W przypadku udziału przewoźnika w rynku w wysokości 5%, roczne koszty energii w 2021 roku wyniosły przeciętnie około 80 mln zł. Zatem w przypadku podwojenia cen energii uzyskana pomoc pokryje zaledwie 12,5% wzrostu kosztów. Nawet u mniejszych przewoźników – z udziałem w rynku około 1% - u których koszty energii wyniosą przeciętnie 16 mln zł., kwota 10 mln zł. nie pokryje skutków wzrostu, aczkolwiek będzie już odczuwalnym wsparciem. Wsparcie to jednak słabo przełoży się na całość rynku, gdyż nie jest on aż tak rozdrobniony podmiotowo.

Według raportu UTK za 2021 rok w sektorze pasażerskim przewoźnicy z udziałem do 1% każdy mają w sumie mniej niż 1% udziału w rynku. Ponad 80% rynku pasażerskiego jest w ręku 6 przewoźników z udziałem ponad 5% każdy i konieczność zwiększania przez nich cen biletów odbije się dramatycznie na całym rynku.

Przewoźnicy towarowi z udziałem poniżej 1% każdy obsługują natomiast tylko 12,3% przewozów towarowych. Licząc grupę PKP S.A. w całości, przewoźnicy z udziałem ponad 5% każdy, obsługują 58,9% przewozów towarowych. Dla nich pomoc rzędu 10 mln zł. będzie miała niewielkie znaczenie i wraz z grupą pomiędzy 1 a 5% udziałów w rynku, dla której

odczuwalność pomocy będzie słaba, chcąc pokryć straty wywołane podwyżkami cen energii podwyższą ceny przewozów.

5) Wskazane jest więc ustalenie granicy na takim poziomie, aby u przewoźników mających ok. 5% udziału w rynku każdy, dwukrotny wzrost kosztów energii (z 80 do 160 mln zł. / rok) był kompensowany w całości, a większy lub u większych przewoźników przynajmniej częściowo. Przy takim założeniu granica powinna być ustalona na poziomie co najmniej 80 mln zł. rocznie, czyli 160 mln zł. na lata 2022-2023, o co wnosimy.

*Z poważaniem*

Do wiadomości;  
Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury