

Warszawa, dnia 29 czerwca 2012 r.



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**  
*Krzysztof Dyl*

**Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.**

ul. Towarowa 1  
44-330 Jastrzębie-Zdrój

**DECYZJA nr DRRK-WKL-9110-07/12**

Na podstawie art. 33 ust. 8, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1, ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm., zwanej dalej „ustawą”) i § 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274, zwanego dalej „rozporządzeniem”) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”) i w nawiązaniu do wniosku z dnia 6 marca 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, złożonego przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

**zatwierdzam**

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i ust. 11, art. 34 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcy infrastruktury kolejowej Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

## UZASADNIENIE

Pismem nr 301/DE/EH/KG/12 z dnia 6 marca 2012 r. zarządca infrastruktury kolejowej Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. (zwana dalej „JSK”) wystąpił, na podstawie § 16 rozporządzenia, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r.

W dniu 15 marca 2012 r. pismem Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-07/12(01-KB) Urząd Transportu Kolejowego (zwany dalej „UTK”), na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 Kpa, w związku z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust.1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 - 8 ustawy zawiadomił zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przy ul. Towarowej 1 na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

Pismami nr DRRK-WKL-MŚ-9110-07/12(02-KB), DRRK-WKL-MŚ-9110-07/12(05-MŚ) i DRRK-WKL-MŚ-9110-07/12(06-MŚ), na podstawie art. 36 § 1 Kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomiono zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

W dniu 24 kwietnia 2012 r. zarządca e-mailem złożył dodatkowe wyjaśnienia, o które poroszono w e-mailu z dnia 24 kwietnia 2012 r.

Pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-07/12(04-MŚ) z dnia 25 kwietnia 2012 r. powiadomiono JSK., że jako Stronie postępowania, przed wydaniem decyzji, przysługuje jej prawo do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

### **W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje**

Organ administracji publicznej załatwia sprawę w myśl art. 104 § 1 Kpa przez wydanie decyzji, chyba, że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 Kpa, postępowanie administracyjne, na żądanie strony lub z urzędu. O wszczęciu postępowania z urzędu lub na żądanie jednej ze stron zawiadamia się, w myśl art. 61 § 4 Kpa, wszystkie osoby będące stronami w sprawie. Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy m.in. zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zgodnie § 16 ust. 1 rozporządzenia zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt:

- 1) stawek jednostkowych opłaty podstawowej;
- 2) stawek opłat za usługi wymienione w części II Załącznika do ustawy.

Do projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca dołącza (§ 16 ust. 2 rozporządzenia) wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, a także zasady przyznawania ulg w opłacie.

Na żądanie przewoźnika zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

Stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (§ 16 ust. 4 rozporządzenia).

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy, Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy. Prezes UTK na podstawie § 17 ust. 1 rozporządzenia odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy.

W toku przeprowadzonego postępowania dowodowego w niniejszej sprawie poddano weryfikacji dokumenty i materiały dowodowe pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy.

Sprawdzono sposób kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, nie badając informacji źródłowych.

W związku z powyższym rozpatrzone zostały następujące zagadnienia:

#### **I. Przedłożenie wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

Zarządca zgodnie z § 16 ust 1 rozporządzenia przedłożył projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, do którego dołączył wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, a także zasady przyznawania ulg w opłacie (§ 16 ust. 2 rozporządzenia). Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym korzystającym z jego infrastruktury zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych, poprzez przesłanie drogą elektroniczną projektów ww. dokumentów oraz poprzez opublikowanie ich na stronie internetowej JSK Sp. z o.o., Z projektem zapoznali się poniżej wymienieni przewoźnicy kolejowi:

- |                                  |                                       |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| 1. PKP CARGO S.A.,               | 7. ITL Sp. z o.o.,                    |
| 2. PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., | 8. Freightliner PL Sp. z o.o.,        |
| 3. DB Schenker Rail Polska S.A., | 9. Spedkoks Sp. z o.o.,               |
| 4. CTL Rail Sp. z o.o.,          | 10. Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A., |
| 5. CTL Logistics Sp. z o.o.,     | 11. Rail Polska Sp. z o.o.,           |
| 6. CTL Train Sp. z o.o.,         | 12. Kolprem Sp. z o.o.                |

którzy nie wnieśli uwag do projektu stawek.

## II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez zarządcę składa się z linii kolejowych o łącznej długości torów 168,45 km., z czego 94,27 km torów (55,96 %) przeznaczonych jest do prowadzenia ruchu kolejowego, a 74,18 km (44,04 %) przeznaczonych jest do świadczenia usług związanych z obsługą pociągów. Po infrastrukturze zarządcy odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych.

W 2011 r. z infrastruktury zarządcy skorzystało 10 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- |                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| ➤ DB Schenker Rail Polska SA | ➤ ITL PL Sp. z o.o.            |
| ➤ PKP CARGO S.A.             | ➤ Freightliner PL Sp. z o.o.   |
| ➤ CTL Logistics Sp. z o.o.   | ➤ ZPiS Spedkoks Sp. z o.o.     |
| ➤ KP Kotłarnia SA            | ➤ Rail Polska Sp. z o.o.       |
| ➤ CTL Rail Sp. z o.o.        | ➤ PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. |

## III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił 2 kategorie linii kolejowych (określone jako kat. A i kat.B) przyjmując następujące parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia, tj.:

- dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów towarowych (km/godz.),
- średniodobowe natężenie ruchu pociągów (pociągów/dobę),

przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:

- linii kategorii A – a) ■■■■, b) ■■■■,
- linii kategorii B – a) ■■■■, b) ■■■■,

Przyjęte parametry dopuszczalnej prędkości technicznej linii kolejowych oraz średniodobowe natężenie ruchu pociągów są identyczne jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów na 2011/2012.

Utrzymanie przez zarządcę w kolejnym rozkładzie jazdy pociągów, jednakowych kategorii linii kolejowych zdaniem Prezesa UTK dobrze służy stabilizacji funkcjonowania rynku kolejowego związanego ze świadczeniem usług udostępnienia i korzystania z infrastruktury kolejowej.

#### IV. Zasady pobierania opłat

Zarządca, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- nie przewiduje (w myśl art. 34 ust. 1 ustawy) podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków, o których mowa w art. 34 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy,
- nie przewiduje (w myśl art. 34 ust. 2 ustawy) przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1 -3 ustawy,
- będzie stosował określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadku pociągów dla których istnieje: potwierdzona konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu lub których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia,
- będzie pobierał opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego,
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych opłat przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości ████████. Jej wysokość nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012. Ustalając wysokość planowanej marży zysku zarządca kierował się następującymi kryteriami:
  - ograniczeniem ryzyk przedsiębiorcy, a więc ryzyka pominięcia kosztów, planowanych ex ante, których wcześniej nie można było przewidzieć, jak również ryzyka dekonstrukcji w gospodarce przekładającej się na regres wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych usługach,
  - generowania nadwyżki finansowej na cele rozwojowe przedsiębiorcy.

W myśl § 13 rozporządzenia, każdy zarządca infrastruktury kolejowej określa opłaty podstawowe i dodatkowe w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %.

#### V. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat:

- podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 2, 4, 7 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,

- dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II ust. 1 pkt 3 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy.

Zarządca określił, w myśl § 7 rozporządzenia, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych.

Na podstawie § 8 ust. 1 rozporządzenia do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, zarządca przyjął m.in.:

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
  - utrzymania,
  - prowadzenia ruchu kolejowego,
  - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności,
- pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i rodzajów pociągów.

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 2013 roku.

Zarządca przedstawił na podstawie § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicowaną całkowitą masą brutto pociągu, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 2 kategorii linii. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

Zarządca zestawiał stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w tablicy, o której mowa w § 8 ust. 4 rozporządzenia.

Zarządca przyjął identyczne jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 przedziały mas brutto pociągów i 2 kategorie linii kolejowych.

Zarządca, w myśl § 12 rozporządzenia, określił na podstawie indywidualnej kalkulacji:

- stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie z:
  - torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
  - torów postojowych,
- stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 4b i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy obejmujące świadczone usługi polegające na:
  - udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK;
  - przygotowaniu i przydzieleniu trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy;
  - wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną;
  - udostępnianiu danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK.

Zarządca oświadczył, że nie występował o dotacje na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy, jak również nie przewiduje innych przychodów, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

#### **VI. Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury**

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 2 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych przedziałów mas brutto pociągów i kategorii linii kolejowych, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od kilku lat, natomiast kategorie linii są identyczne jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów.

Przyjęta przez zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, polegała na:

- a. określeniu dla każdej kategorii linii średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów bezpośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania pracy przewozowej wyrażonej w bruttotonach,
- b. określeniu dla każdej kategorii linii i każdego przedziału masy brutto pociągu, średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów pośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania, w każdym przedziale masy brutto pociągu, pracy przewozowej wyrażonej w bruttotonach,
- c. wyznaczeniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki określonej w oparciu o koszty bezpośrednie i części stawki, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie.

Należy wskazać, iż przyjęta przez zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z aktualnymi ustaleniami prac Zespołu ds. stawek. Choć zarządca nie był zobowiązany do jej stosowania to jednak wykorzystanie przez niego, w toku kalkulacji stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy 2012/2013, uwag zgłaszanych przez uczestników w trakcie prac Zespołu należy uznać za przejaw dobrej woli oraz chęci ustalania stawek jednostkowych opłat w sposób transparentny i niedyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego (art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy).

## VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości [REDAKTOWANO] zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2013 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one wyższe o 1,56 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012 i wynoszących [REDAKTOWANO] zł oraz wyższe o 6,87 % w stosunku do wykonania w 2011 r. wynoszącego [REDAKTOWANO] zł. Zarządca zaplanował:

1. [REDAKTOWANO] zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, wyższe o 0,77 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDAKTOWANO] zł oraz niższe o 5,99 % od wykonanych w 2011 r., wynoszących [REDAKTOWANO] zł, w tym:
  - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANO] zł, wyższe o 4,90 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł),
    - a) utrzymania w wysokości [REDAKTOWANO] zł, wyższe o 14,27 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł),
    - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższe o 1,09 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł),
    - c) amortyzacja w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższa o 0,55 % od planowanej na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł), zawierająca koszty amortyzacji tylko majątku własnego spółki;
  - 2) koszty pośrednie w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższe o 14,54 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł), zawierające koszty ogólnego zarządzania w części odpowiadającej usługom udostępniania.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych, z podziałem na kategorie linii kolejowych, w łącznej wysokości [REDAKTOWANO] pockm, mniejszą o 3,78 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej [REDAKTOWANO] pockm, a większą o 4,62 % od wykonanej w 2011 r., wynoszącej [REDAKTOWANO] pockm.

Według oświadczenia zarządcy, przyjęta na rjp 2012/2013 do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. z analizy informacji o długości sprzedanych w roku 2011 tras pociągów, jak również deklaracji Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. o ilości ładunków zaplanowanych do nadania na transport kolejowy.

Zaplanowanie przez zarządcę pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 w oparciu o informacje z wykonania w 2011 r. oraz dodatkowo w oparciu o planowane wielkości ładunków do nadania deklarowane przez Jastrzębską Spółkę Węglową S.A. uznać



należy za prawidłowe oraz zgodne z wytycznymi zgłoszonymi w trakcie prac, powołanego przez Prezesa UTK, Zespołu ds. stawek.

2. ██████████ zł – to koszty usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy), wyższe o 2,59 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 (██████████ zł),
3. ██████████. zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy), bez zmian w stosunku do zaplanowanych na rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

Fakt utrzymania planowanych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 łącznych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na poziomie zbliżonym do przyjętych kosztów na obowiązujący rozkład jazdy, a szczególnie nieznaczny wzrost kosztów związanych z minimalnym dostępem, stanowi wyraz prawidłowych działań zarządcy zmierzających do stabilizacji rynku kolejowego poprzez minimalizowanie wzrostu opłat przenoszonych na przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury zarządcy. Takie działanie zarządcy zwiększa atrakcyjność przewozów kolejowych i stwarza przewoźnikom kolejowym zachęty do długofalowego planowania działalności oraz zawieranie długoterminowych kontraktów z klientami.

Wzrost udziału kosztów bezpośrednich, w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy (udział 78,75 %), świadczy o poprawie prowadzonej przez zarządcę ewidencji księgowej ponoszonych kosztów związanych z działalnością udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez bezpośrednie przypisanie kosztów do określonych usług. Spadek udziału kosztów pośrednich, w tym kosztów ogólnego zarządu, których nie da się bezpośrednio przypisać do działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury, a które przypisywane są na podstawie klucza rozliczeniowego, Prezes UTK uznaje jako pozytywny krok w kierunku realizacji art. 33 ust. 2 ustawy i ograniczenia łącznych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

Koszty bezpośrednie przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, zgodnie z §8 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, obejmują:

- koszty amortyzacji, stanowiące 15,90 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty utrzymania, stanowiące 34,20 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 31,87 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Według złożonego przez zarządcę oświadczenia zmiana wysokości planowanych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 kosztów bezpośrednich i ich udziału w całkowitych kosztach związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej wynika ze wzrostu kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej, która jest w złym stanie i wymaga częstych napraw i remontów,

przy utrzymujących się na podobnym poziomie kosztach: prowadzenia ruchu (spadek o 1,09 %) i amortyzacji (spadek o 0,55 %).

Ze złożonych przez zarządcę wyjaśnień wynika, że powyższe zmiany kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wynikają z zaprezentowanych w trakcie prac Zespołu ds. stawek, którego uczestnikiem był przedstawiciel zarządcy, założeń modelu kalkulacji stawek.

Takie działania zarządcy, w ocenie Prezesa UTK, są działaniami prorynkowymi, zwiększają transparentność zastosowanej metody kalkulacji stawek jednostkowych, przejrzystość przyjmowanych do kalkulacji kosztów i pracy eksploatacyjnej oraz ich alokacji.

#### **VIII. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zarządcy JSK stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2012/2013 będzie wynosił 63,86 zł i będzie wyższy o 4,73 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 60,98 zł oraz wyższy o 1,30 % od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2011 r. (63,04 zł/pockm);
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosiła:
  - minimalna 45,24 zł/pockm – wyższa o 13,75 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 39,77 zł/pockm,
  - maksymalna 85,15 zł/pockm – niższa o 0,94 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 85,96 zł/pockm.

Wzrost planowanej na rjp 2012/2013 stawki sieciowej spowodowany jest ograniczeniem przyjętej do kalkulacji pracy eksploatacyjnej do poziomu wykonania w 2011 r. przy nieznacznym wzroście zaplanowanych kosztów.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa utrzymuje się na zbliżonym poziomie, od 60,34 zł/pockm na rjp 2010/2011, poprzez 60,98 zł/pockm na rjp. 2011/2012, do 63,86 zł/pockm na rjp 2012/2013. Duży wpływ na jej wysokość ma wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, która waha się od [REDACTED] pockm dla rjp 2010/2011, poprzez [REDACTED] pockm dla rjp 2011/2012, do [REDACTED] pockm dla rjp 2012/2013.

Przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty, nieznacznie wyższe od zaplanowanych na bieżący rozkład jazdy pociągów, wykazują tendencję stabilizującą, co zdaniem Prezesa UTK dobrze świadczy o podejmowanych przez zarządcę działaniach zmierzających do ochrony działających na rynku

przewoźników kolejowych przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia.

#### **IX. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów**

Analogicznie jak w aktualnie obowiązującym cenniku na rjp 2011/2012 zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla dwóch usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat dla usług:

- korzystania z torów do formowania składów pociągów – stawka 0,26 zł/bruttotone,
- korzystania z torów postojowych – stawka 11,64 zł/pociagogodzinę.

Porównując planowane na rjp 2012/2013 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów do aktualnie obowiązujących, stwierdzono dla planowanych usług utrzymanie dotychczasowych mierników oraz wzrost wysokości stawek jednostkowych na poziomie 4 %.

Dla usługi dostępu i korzystania przez przewoźników z torów do formowania składów pociągów wzrost stawki jednostkowej wynika z większego spadku ilości planowanych usług (o 3,52 %) od spadku kosztów z nimi związanych (o 1,54 %).

Dla usługi korzystania z torów postojowych wzrost stawki jednostkowej wynika z dużego niedoszacowania zaplanowanych na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 ilości pociagogodzin ponadnormatywnego postoju taboru na torach JSK. Dopiero informacja o ilości sprzedanych pociagogodzin zajętości torów w 2011 r. pozwoliła zarządcy na urealnienie ich ilości, a także planowanych kosztów przy planowaniu na rozkład jazdy pociągów 2012/2013. Zarządca pobiera opłatę za usługę tylko w przypadku ponadnormatywnego (powyżej 3 godzin) postoju pociągu, z winy przewoźnika, na torach stacyjnych. Według danych zarządcy 19 % pociągów kursujących po infrastrukturze JSK przekracza normatywny czas postoju (3 godz.) średnio na 5 godzin. Jeżeli postój jest krótszy niż 3 godziny lub postój nie jest z winy przewoźnika opłata nie jest naliczana.

#### **X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych**

Na rjp 2012/2013 zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla czterech usług, które będzie świadczyć przewoźnikom kolejowym.

Porównując planowane na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących na rjp 2011/2012 stwierdzono, że zarządca dla wszystkich usług, tj.:

- udostępniania wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK – stawka 4,00 zł/stronę A4;
- przygotowania i przydzielenia trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy – stawka 1,50 zł/km trasy;

- wykonania dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną – stawka 22,00 zł/roboczogodzinę;
- udostępniania danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK) – stawka 94,00 zł/moduł aplikacji/miesiąc

utrzymał wysokość stawek na dotychczasowym poziomie, obowiązującym w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2011/2012.

Utrzymanie przez zarządcę stawek jednostkowych świadczonych usług dodatkowych na dotychczasowym poziomie nie powoduje u przewoźników kolejowych wzrostu opłat ponoszonych w związku z korzystaniem z tych usług. Zdaniem Prezesa UTK jest to dobry krok w kierunku stabilizacji rynku kolejowego, jak również umożliwienia przewoźnikom lepszego planowania działalności transportowej oraz zawierania długoterminowych umów z klientami.

#### **XI. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2011 roku**

Porównując poniesione w 2011 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonaną pracę eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2010/2011, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 96,71 % – (plan ██████████ zł, wykonanie ██████████ zł,
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 94,09 % – plan ██████████ pockm, sprzedaż ██████████ pockm.).

Zarządca planuje pracę eksploatacyjną jak i przewidywane koszty w oparciu o dane pochodzące z ostatniego zamkniętego okresu oraz przewidywane zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy. Do planowania wykorzystuje dostępne wskaźniki makroekonomiczne dotyczące gospodarki krajowej, w tym transportu kolejowego. Zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne związane ze zmianami koniunktury w gospodarce krajowej, a przekładające się na kondycję transportu kolejowego, mają znaczący wpływ na możliwości zrealizowania, zaplanowanych z wyprzedzeniem i przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat, wielkości sprzedanych tras pociągów i poniesionych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej.

Zrealizowanie zaplanowanej na rozkład jazdy pociągów 2010/2011 pracy eksploatacyjnej jak i kosztów udostępniania infrastruktury w powyższych wielkościach uznać należy za prawidłowe oraz świadczące o właściwym planowaniu.

## XII. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych stwierdzono, że wzrost stawki sieciowej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 jest związany ze zmniejszeniem planowanej pracy eksploatacyjnej, wynikającym z ograniczonego zapotrzebowania na przewozy zgłaszanego przez JSW S.A., przy nieznacznie zwiększonych kosztach udostępniania infrastruktury kolejowej.

Utrzymanie niewielkiego wzrostu kosztów (o 0,77 %) oraz niepodwyższanie marży zysku stanowiącej zabezpieczenie zarządcy przed ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością gospodarczą świadczą zdaniem Prezesa UTK, o pozytywnych działaniach zarządcy mających na celu stabilizację lokalnego rynku przewozów kolejowych oraz ochronę przewoźników przed wzrostem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Na uwagę zasługują pozytywne działania zarządcy prowadzące do poprawy prowadzonej ewidencji księgowej ponoszonych kosztów działalności a w konsekwencji do polepszenia struktury udziału kosztów bezpośrednich (wzrost udziału) i pośrednich (spadek udziału) w kosztach związanych z udostępnianym zakresem infrastruktury kolejowej.

Na roczny rozkład jazdy pociągów 2012/2013 zarządca przyjął pracę pociągowa o 3,77% mniejszą od zaplanowanej na 2011/2012 co podyktowane jest zmieniającą się strukturą potoków ładunków nadawanych przez JSW na transport kolejowy w związku z dynamicznie zmieniającymi się procesami produkcyjnymi.

Urealnienie poziomu wielkości pracy eksploatacyjnej planowanej na 2012/2013 do faktycznie wykonywanej w 2011 r. (wzrost o 4,46%), przy wzroście planowanych kosztów (o 5,99%), spowoduje w efekcie wzrost stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury na poziomie 1,30%. Takie działania, zdaniem Prezesa UTK, świadczą o wykorzystaniu przez zarządcę danych o wielkości wykonanych usług w okresie poprzednim, do lepszego planowania wysokości kosztów udostępniania infrastruktury na kolejny rozkład jazdy pociągów.

Zarządca umożliwił przewoźnikom kolejowym ( w myśl §16 ust. 3 rozporządzenia) zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Przewoźnicy kolejowi którzy zapoznali się z projektem stawek jednostkowych nie wnieśli uwag.

Prezes UTK odbiera podjęte przez zarządcę działania zmierzające do ograniczenia dynamiki zmian poziomu pobieranych opłat za korzystanie z infrastruktury, szczególnie za świadczone usługi dodatkowe, jako krok w kierunku ochrony rynku kolejowego oraz właściwego kształtowania relacji pomiędzy zarządcą a przewoźnikami korzystającymi z jego infrastruktury.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej JSK nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 8 ustawy, jak również przepisu § 16 ust. 4 rozporządzenia, zobowiązującego zarządcę do skalkulowania stawek

jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK podjął decyzję jak w sentencji.

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 2021/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych

A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pockm

B. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

II. Stawki jednostkowe usług dodatkowych

#### Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 14 ust. 5 ustawy).

Otrzymuje:

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.  
ul. Towarowa 1  
44-330 Jastrzębie Zdrój



z up. PREZESA  
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO  
*Krzysztof Banaszek*  
WICEPREZES

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 2021/2013**

**I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych**

A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk

Całkowita masa brutto pociągu (t)	Kategoria linii kolejowej	
	Kat.B	Kat.A
M≤200	45,24	54,24
200<M<800	51,47	58,55
800<M<2 000	54,92	62,75
2 000<M<2 400	61,76	73,05
M>2 400	74,23	85,15

B. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
1	Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	bruttotona	0,26
2	Korzystanie z torów postojowych	pociągodzina	11,64

**II. Stawki jednostkowe usług dodatkowych**

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
1	Udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK	strona A4	4,00
2	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy	km	1,50
3	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną	roboczogodzina	22,00
4	Udostępnienie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO - JSK)	moduł aplikacji/miesiąc	94,00