

Warszawa, dnia 6 lipca 2012 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

Owczary 79 d
59-300 Lubin

DECYZJA Nr DRRK-WKL-9110-12/12

Na podstawie art. 104 § 1 i art. 155 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”) w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 33 ust. 8 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 o transporcie kolejowym”) 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. Nr 35, poz. 274, zwanego dalej „rozporządzeniem”), a także w nawiązaniu do wniosku z dnia 11 kwietnia 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów (zwany dalej „rjp”) 2011/2012 złożonego przez Zarządcę PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie (zwanego dalej „PMT LK” lub „Zarządcą”)

zmieniam

w całości Decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „UTK”) z dnia 17 sierpnia 2011 r. Nr TRM-9110-07/11 zatwierdzającą, przedłożone we wniosku z dnia 18 kwietnia 2011 r. Nr /746/2011, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i art. 34 ustawy o transporcie kolejowym w ramach rjp 2011/2012, wyszczególnione w Załączniku do ww. decyzji oraz odmawiającą zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich, przedstawionych w tabeli Nr 6 we wniosku, a także za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawionych w pkt. 1 „Kalkulacji opłat podstawowych

za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów”, ze względu na ich niezgodność z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 8, 12 i 13 rozporządzenia, w ten sposób, że:

zatwierdzam

przedłożone we wniosku PMT LK z dnia 11 kwietnia 2012 r. Nr PMTLK/1269/12 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i art. 34 i przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym w ramach rjp 2011/2012, z obowiązywaniem ich od daty dostarczenia niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W związku z podpisaniem umowy w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 113 poz. 759 z późn.zm.) o zarządzanie linią kolejową Nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie na odcinku od km 0,285 do km 5,116, skutkującej koniecznością zmiany zatwierdzonych przez Prezesa UTK, decyzją z dnia 17 sierpnia 2011 r. Nr TRM-9110-07/11, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2011/2012 PMT LK wystąpił z wnioskiem z dnia 11 kwietnia 2012 r. Nr PMTLK/1269/12 PMT LK o zatwierdzenie zmienionych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp oraz stawek za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2011/2012.

Do materiału dowodowego zostały dołączone następujące dokumenty:

1. Pismo z dnia 23 kwietnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(01-JG),
2. Pismo z dnia 22 maja 2012 r., Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(02-MŚ),
3. Pismo z dnia 18 czerwca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(03-MŚ),
4. Pismo z dnia 29 czerwca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(04-MŚ),
5. Pismo z dnia 2 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(05-MŚ),
6. Korespondencja PMT z dnia 3 lipca 2012 r.

W dniu 23 kwietnia 2012 r. pismem Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(01-JG) na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 Kpa, w związku z art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 1 oraz art. 33 ust. 7, 8 ustawy o transporcie kolejowym i § 16 ust. 1 i 2 zawiadomiono PMT LK o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT LK w ramach rjp 2011/2012 oraz o przysługującym stronie prawie do przeglądania akt i wypowiedania się w każdym stadium postępowania. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa. Pismami z dnia 22 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(02-MŚ), 18 czerwca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-

9110-12/12(03-MŚ) i z dnia 29 czerwca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(04-MŚ) zawiadamiano Zarządcę o nowym terminie załatwienia sprawy ze względu na złożoność sprawy. Pismem z dnia 2 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-12/12(05-MŚ) powiadomiono Zarządcę, 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. Decyzja ostateczna, w myśl art. 155 Kpa, na mocy której strona nabyła prawo, może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ja wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony. 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 o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy m.in. zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

W myśl art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

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 o transporcie kolejowym, 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 o transporcie kolejowym. 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 o transporcie kolejowym.

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 o transporcie kolejowym. Sprawdzono sposób kalkulacji stawek jednostkowych 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 przyznawania ulg w opłacie (§ 16 ust. 2 rozporządzenia). Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił zapoznanie się z projektem stawek przewoźnikom kolejowym korzystającym z linii zarządzanych przez PMT LK. Przewoźnicy nie wnieśli uwag.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej

W skład infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT LK wchodzi 2 linie kolejowe Nr 971 i Nr 972, zarządzane z tytułu umowy dzierżawy, znajdujące się na terenie Zagłębia Miedziowego KGHM Polska Miedź S.A. i przeznaczone do ruchu towarowego oraz 1 linia kolejowa Nr 427, zarządzana z tytułu umowy zawartej w wyniku wygranego przetargu, znajdująca się w rejonie Koszalina i przeznaczona do prowadzenia ruchu pasażerskiego.

1. Linie kolejowe, po których odbywa się ruch towarowy:

- Nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia o długości 2,185 km, łącząca linię Nr 289 z bocznicą Pol-Miedź Trans, jest linią jednotorową w całości zelektryfikowaną o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 40 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.
- Nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny o długość 1,00 km, łączącą linię kolejową Nr 284 z bocznicą Huty Legnica jest linią jednotorową, o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 20 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

2. Linia kolejowa, po której odbywa się ruch pasażerski to linia Nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie o długości 4,831 km, na odcinku od km 0,285 do km 5,116, wchodząca w skład infrastruktury kolejowej, do której należy m.in. peron do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie.

W 2011 r. z infrastruktury PMT LK korzystało 5 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy towarowe po liniach nr 971 i 972, których udziały w całkowitej pracy eksploatacyjnej wyniosły:

- Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. – 87,04 %
- STK Wrocław – 1,49 %
- PKP CARGO S.A. – 8,20 %
- Majkoltrans Sp. z o.o. – 0,19 %
- Lotos Kolej Sp. z o.o. – 3,08 %

III. Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił 3 kategorie linii kolejowych przyjmując następujące parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia, tj.:

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

przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:

- linii kategorii „1” – a) ■ b) ≤ ■
- linii kategorii „2” – a) ■, b) ≤ ■,
- linii kategorii „3” – a) ■, b) ≤ ■.

Kategoria „1” jest określona dla linii Nr 972 (ruch towarowy), kategoria „2” jest określona dla linii Nr 971 (ruch towarowy), natomiast kategoria „3” jest określona dla linii 427 (ruch pasażerski).

IV. Zasady pobierania opłat

Zarządca, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- nie przewiduje, w myśl art. 34 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków, o których mowa w art. 34 ust. 1 pkt 1 i 2 tej ustawy,
- nie przewiduje, w myśl art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1-3 tej 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 ■■■. Wysokość planowanej marży zysku jest o 2 % niższa od określonej przez Zarządcę we wniosku dla rjp 2011/2012 z dnia 18 kwietnia 2011 r. i wynika przyjętych założeń strategicznych Spółki. W myśl § 13 rozporządzenia, zarządca infrastruktury 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 %. Zdaniem Prezesa UTK, zarządca jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego, zobowiązany jest do działań w kierunku ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia. Zarządca powinien dopasować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych. Wskazana jest więc w przyszłości optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania.

V. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Zarządca, na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia 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 3 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- Zarządca nie określił stawek jednostkowych za usługi dodatkowe, o których mowa w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, ponieważ ze względu na specyfikę zarządzanej infrastruktury nie będzie ich świadczyć.

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

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

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

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

Zarządca, w myśl § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależnie od kategorii linii kolejowych oraz od całkowitej masy brutto pociągu. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

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

Zarządca przyjął przedziały mas brutto pociągów i dwie kategorie linii kolejowych identyczne, jak zdefiniowane we wniosku z dnia 18 kwietnia 2011 r. dla linii, na których prowadzony jest ruch towarowy, natomiast dla linii pasażerskiej, oznaczonej jako kategoria „3”, przedziały mas brutto pociągu są identyczne jak dla pociągów towarowych w zakresie do 160 ton.

Zarządca, w myśl § 12 rozporządzenia, na podstawie indywidualnej kalkulacji określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za usługę związaną z obsługą pociągów, wymienioną w części I ust. 2 pkt 3 Załącznika do ustawy, obejmującą korzystanie z peronu znajdującego się przy linii Nr 427.

Zarządca oświadczył, że nie przewiduje dotacji na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącej z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym, 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

W myśl art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 3 kategorii linii.

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

- a. zróżnicowaniu stawki jednostkowej w zależności od całkowitej masy brutto pociągu oraz kategorii linii kolejowej,
- b. określeniu średniej stawki sieciowej dla całej infrastruktury wynikającej z pełnych kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury i całkowitej planowanej pracy eksploatacyjnej,
- c. przyjęciu współczynników różnicujących i korygujących stawki jednostkowe w zależności od masy brutto pociągu i kategorii linii,
- d. uwzględnieniu w kosztach utrzymania linii „2” kategorii kosztów elektryfikacji, dwukrotnie większej dopuszczalnej prędkości w porównaniu do linii „1” kategorii i usytuowania na terenie szczególnie narażonym na szkody górnicze,

- e. przyjęciu zwiększonych kosztów utrzymania linii „3” kategorii z uwagi na odbywający się po tej linii ruch pociągów pasażerskich z dopuszczalną prędkością 60 km/godz.,
- f. wyznaczeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągu i kategorii linii w oparciu o średnią stawkę sieciową i przyjęte współczynniki różnicujące i korygujące.

Należy wskazać, iż przyjęta przez Zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek. Choć Zarządca nie był zobowiązany do ich stosowania to jednak wykorzystanie przez niego, w toku kalkulacji stawek jednostkowych uwag zgłaszanych w trakcie prac Zespołu należy uznać za przejaw dobrej woli oraz chęci ustalania stawek jednostkowych opłat w sposób transparentny i nie dyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego.

VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2011/2012, przedłożone przy wniosku z dnia 11 kwietnia 2012 r., zostały ustalone w oparciu o planowane koszty ogółem, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie bezpośrednio poniesie zarządca w rezultacie wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Koszty łączne udostępniania infrastruktury wynoszą ██████████ zł, przy uwzględnieniu okresu udostępniania (czerwiec – grudzień) i wynikają z powiększenia dotychczas zarządzanej przez PMT LK infrastruktury kolejowej o nową linię Nr 427 z przeznaczeniem prowadzenia ruchu pasażerskiego wraz z peronem. Planowane koszty Zarządca ustalił dla planowanej pracy eksploatacyjnej powiększonej o ██████████ pockm, wynikającej z udostępniania linii pasażerskiej, po której będzie odbywał się ruch pasażerski w sezonie letnim oraz dla usługi związanej z dostępem do peronu przy tej linii.

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej:

Do kalkulacji stawek Zarządca przyjął:

1. koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł, które obejmują:
 - 1) koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł:
 - a) utrzymania w wysokości ██████████ zł,
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł,
 - c) amortyzację w wysokości ██████████ zł.

Zarządca nie posiada w ewidencji księgowości środków trwałych w postaci infrastruktury kolejowej, które są używane na podstawie umowy dzierżawy. W kosztach bezpośrednich stawka amortyzacji wynika jedynie z zakupu środków transportu i wyposażenia posterunków technicznych.

- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł.
2. pracę eksploatacyjną, stanowiącą bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ilości [REDACTED] pockm ([REDACTED] pockm – dla przejazdów pociągów towarowych, [REDACTED] pockm – dla przejazdów pociągów pasażerskich, realizowanych w okresie czerwiec – grudzień).

Przyjmując do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej Zarządca wziął pod uwagę:

- długość sprzedanych tras pociągów w roku 2011 dla ruchu towarowego,
- zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy w ramach rjp 2011/2012 w okresie czerwiec – grudzień.

Odnosząc się do sposobu określenia przez Zarządcę stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie udostępniania (czerwiec – grudzień) należy zauważyć, że udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej wynosi u Zarządcy 79,35 % i odpowiednio kosztów pośrednich 20,75 %.

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 utrzymania stanowiące 39,20 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego stanowiące 39,52 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty amortyzacji stanowiące 0,62 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Struktura planowanych kosztów bezpośrednich świadczy o poprawnie prowadzonej przez Zarządcę ewidencji księgowej ponoszonych kosztów związanych z działalnością udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez ich bezpośrednie przypisanie do nośników kosztów. Koszty pośrednie, stanowiące koszty ogólnego zarządu firmy (zarządca i przewoźnik), których nie da się bezpośrednio przypisać do działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury, przypisywane są na podstawie klucza rozliczeniowego.

Odnosząc się do planowanej pracy eksploatacyjnej Zarządca przedstawił pracę eksploatacyjną poczynwszy od czerwca 2012 r. Sezonowość i natężenie przewozów pasażerskich będą stanowiły o okresie realizacji zaplanowanej pracy eksploatacyjnej.

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

Do kalkulacji stawek jednostkowych usługi podstawowej związanej z obsługą pociągów, tj. korzystania z peronu, Zarządca przyjął:

- 1) koszt utrzymania peronu – ■■■■ zł,
- 2) ilość pociągów zatrzymujących się przy krawędzi peronu – ■■■■,
- 3) czas postoju jednego pociągu – ■■ minut.

Powyższe wielkości Zarządca zastosował do wzoru, wg którego obliczył stawkę jednostkową i przedstawił je w tabeli, dowodząc transparentnego sposobu ustalania opłat.

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 stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) będzie wynosić 119,45 zł i będzie niższy o 10,50 % w porównaniu do planowanego w ramach rjp 2011/2012, wynoszącego 133,47 zł, wynikającego z wniosku Zarządcy z dnia 18 kwietnia 2012 r.,
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosić:
- dla pociągów pasażerskich
 - minimalna 4,00 zł/pockm,
 - maksymalna 26,76 zł/pockm,
- dla pociągów towarowych
 - minimalna 3,58 zł/pockm,
 - maksymalna 187,29 zł/pockm.

Należy zauważyć, że w wyniku powiększenia infrastruktury kolejowej o nową linię pasażerską Nr 427 wystąpił spadek stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury wynika z większego wzrostu planowanej pracy eksploatacyjnej w porównaniu do wzrostu planowanych kosztów związanych z minimalnym dostępem w planowanym okresie udostępniania infrastruktury kolejowej w porównaniu do tych wielkości z wniosku z dnia 18 kwietnia 2011 r. Wystąpił również spadek minimalnej i maksymalnej stawki jednostkowej dla pociągów towarowych w porównaniu do planowanych w powyżej wymienionym wniosku. Zmiany te są korzystne z punktu widzenia użytkowników infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT LK.

IX. Analiza proponowanych stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

W związku z objęciem w zarządzenie nowej linii kolejowej, przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego i w konsekwencji peronu do obsługi pociągów Zarządca przedstawił stawkę jednostkową opłaty podstawowej dla usługi związanej z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Stawka jednostkowa za korzystanie z peronu wynosi 0,90 zł/minutę postoju i jest obliczona w oparciu o zaplanowany koszt udostępniania w wysokości [REDACTED] zł oraz planowany łączny czas postoju pociągu przy krawędzi peronu wynoszący [REDACTED] min, przy planowanych przejazdach [REDACTED] pociągów i czasie ich zatrzymania, wynoszącym [REDACTED] minut.

X. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych uznano, że skalkulowane i przedstawione w złożonym wniosku z dnia 11 kwietnia 2012 r. stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2011/2012 oraz obniżona o 2 % marża zysku w porównaniu do wniosku z dnia 11 kwietnia 2011 r., stanowią próbę stymulacji i zwiększenia konkurencyjności przewozów kolejowych zarówno towarowych jak i pasażerskich.

Obejmowanie w zarządzanie nowych linii kolejowych świadczy o umacnianiu się pozycji PMT LK na rynku zarządców, a tym samym o stabilizacji i pewności działania przewoźników kolejowych, będących użytkownikami zarządzanej przez PMT LK infrastruktury kolejowej.

Zarządca umożliwił przewoźnikom kolejowym (w myśl §16 ust. 3 rozporządzenia) zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Żaden z przewoźników kolejowych nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Prezes UTK uznaje spadek stawek jednostkowych opłat dla pociągów towarowych oraz obniżenie przez PMT LK marży zysku naliczanej do opłat za korzystanie infrastruktury kolejowej jako krok w kierunku ochrony rynku kolejowego przed nieuzasadnionym wzrostem poziomu opłat oraz właściwego kształtowania się 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 PMT LK 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 PMT LK na rjp 2011/2012

- I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk dla towarowych.
- II. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pasażerskich
 - A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk.
 - B. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

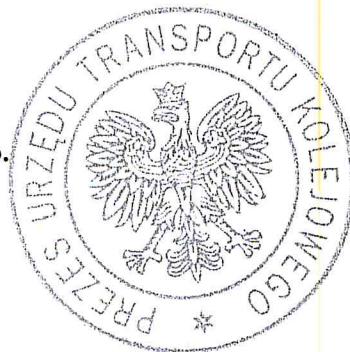
Pouczenie

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 o transporcie kolejowym).

Otrzymuje

PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

Owczary 79 d
59-300 Lubin



Z UC. PREZESA
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
[Signature]
Krzysztof Baniś
WICEPREZES

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych (w zł/pocmk)

Całkowita masa brutto pociągu	Kategoria linii kolejowych		
	Linia kat. „1”	Linia kat. „2”	Linia kat. „3”
0 <M≤ 80	3,58	3,80	-
80 <M≤ 160	17,92	20,07	-
160 <M≤ 400	47,78	53,51	-
400 <M≤ 800	89,59	100,33	-
800 <M≤ 1200	119,45	133,78	-
1200 <M≤ 1600	137,37	153,85	-
1600 <M≤ 2100	155,28	173,91	-
pow. 2100	167,23	187,29	-

II. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

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

Całkowita masa brutto pociągu	Kategoria linii kolejowych		
	Linia kat. „1”	Linia kat. „2”	Linia kat. „3”
0 <M≤ 80	-	-	4,00
80 <M≤ 160	-	-	26,76

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

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
Dostęp i korzystanie z peronów	minuta postoju	0,90