

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-9110-10/12**

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 29 marca 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów (zwany dalej „rjp”), 2012/2013 złożonego przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie

**zatwierdzam**

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcy infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie (zwanego dalej „PMT LK” lub „Zarządca”) na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

## UZASADNIENIE

Pismem nr PMT LK/1104/2012 z dnia 29 marca 2012 r. zarządca infrastruktury kolejowej PMT LK 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 5 kwietnia 2012 r. pismem Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(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 oraz art. 33 ust. 7 - 8 ustawy o transporcie kolejowym i § 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT LK na rozkład jazdy pociągów (zwany dalej „rjp”) 2012/2013.

W dniu 16 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(02-MŚ) wezwano Zarządcę do przesłania umowy dotyczącej praw władania linia kolejową nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie.

W dniu 16 kwietnia 2012 r. Zarządca przesłał kserokopię umowy z dnia 19 marca 2012 r. dotyczącej przygotowania, zarządzania i utrzymania w latach 2012 – 2014 infrastruktury kolejowej, którą stanowi linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie.

W dniu 26 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(04-JG), 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 28 maja 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(05-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.

Pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(06-MŚ) z dnia 27 czerwca 2012 r. 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.

W dniu 29 czerwca 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-10/12(07-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 3 lipca 2012 r. Zarządca zawiadomił, że nie skorzysta z przysługującego mu prawa do przeglądania akt sprawy.

### **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 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.

W myśl § 16 ust. 4 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.

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. 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 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**

Zgodnie z § 16 ust 1 rozporządzenia Zarządca przedłożył projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej, do którego dołączył wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów, a także zasady przyznawania ulg w opłacie (§ 16 ust. 2 rozporządzenia). Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Przewoźnicy nie wnieśli uwag.

#### **II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej Zarządcy PMT LK**

PMT LK zarządza, na podstawie umowy dzierżawy z dnia 27 kwietnia 2011 r. 2 liniami kolejowymi o łącznej długości 4,185 km znajdującymi się na terenie KGHM Polska Miedź S.A.: nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia o długość 3,185 km oraz nr 792 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny o długość 1,00 km

Linia nr 971 łącząca linię nr 289 z boczną Pol-Miedź Trans jest linią jednotorową, w całości zelektryfikowaną, o dopuszczalnej prędkości maks. 40 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN. Linia nr 972 łącząca linię kolejową nr 284 z boczną Huty Legnica jest linią jednotorową, o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 20 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

Po obu liniach odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych związany z przewozami koncentratów miedzi do hut oraz materiałów związanych z procesem technologicznym wydobywania i przetwarzania rudy miedzi.

Na powyższej infrastrukturze przewoźnicy kolejowi świadczą usługi przewozowe taborem częstokroć skonstruowanym wyłącznie do obsługi wąskiej grupy klientów – górnictwo rud miedzi, hutnictwo, energetyka.

W związku z podpisaniem w dniu 19 marca 2012 r. umowy wynikającej z przeprowadzonego, zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 113 poz. 759 z późn.zm.), postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na przygotowanie, zarządzanie i utrzymanie w latach 2012 – 2014 infrastruktury kolejowej, którą stanowi linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie wraz z budowlami, budynkami i urządzeniami wraz z zajętych pod nie gruntami, Zarządca w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 będzie także zarządzać powyższą linią na odcinku o długości 4,83 km (od km 0,285 do km 5,116), po której odbywać się będzie wyłącznie ruch lekkich składów pociągów pasażerskich. W skład tej infrastruktury wchodzi także peron do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie.

W 2011 r. z infrastruktury Zarządca skorzystało 5 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy towarowe na 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. Przyjęta przez Zarządcę 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 (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) ≤ ■.

Po liniach kategorii „1” i „2” prowadzony będzie wyłącznie ruch pociągów towarowych, natomiast po liniach kategorii „3” odbywać się będzie jedynie 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 – 3 ustawy,
- przewiduje (w myśl art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym) możliwość przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1 – 3 ustawy,
- nie przewiduje stosowania współczynników zwiększających stawki jednostkowe, o których mowa w § 11 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 przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz za usługi związane z dostępem do urządzeń obsługi pociągów Zarządca będzie doliczać ■ marżę zysku. Wysokość planowanej marży zysku wynika z przyjętych założeń strategicznych Spółki i jest o 2 % niższa od określonej przez Zarządcę na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, we wniosku z dnia 18 kwietnia 2011 r. W myśl § 13 rozporządzenia, każdy 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 %. 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.

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za:

- minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy,
- dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 3 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, 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, gdyż 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 m.in.:

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
  - utrzymania,
  - prowadzenia ruchu kolejowego,
  - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności,
- pracę eksploatacyjną określoną dla trzech kategorii linii z podziałem na przedziały mas brutto.

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, w myśl § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależnie od kategorii linii 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, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Zarządca ustalił przedziały mas brutto pociągów towarowych i pasażerskich oraz trzy kategorie linii kolejowych, określone w oparciu o identyczne parametry, jak zdefiniowane we wniosku z dnia 11 kwietnia 2012 r., dotyczącym zmiany stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

Zarządca, w myśl § 12 rozporządzenia, na podstawie indywidualnej kalkulacji określił stawkę jednostkową opłaty za usługę związaną z obsługą pociągów, wymienioną w części I ust. 2 pkt 3 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmującą korzystanie z peronu znajdującego się przy linii kolejowej nr 427, na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie.

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 wykonania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 3 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych przedziałów mas brutto pociągów i kategorii linii kolejowych, jak dla stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy 2011/2012, przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK w dniu 11 kwietnia 2012 r.

Przyjęta przez Zarządcę metoda wyliczania 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 kolejowej,
- d. przyjęciu zwiększonych kosztów utrzymania 1 km linii „2” kategorii z uwagi na jej zelektryfikowanie, dwukrotnie większą dopuszczalną prędkość niż dla linii kategorii „1” oraz jej 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.

Należy wskazać, iż przyjęta przez Zarządcę metoda 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 opłat na rozkład jazdy 2012/2013, 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

W wyniku objęcia przez PMT LK w zarządzanie, poza dotychczas udostępnianą infrastrukturą dla ruchu pociągów towarowych, dodatkowo nowej linii kolejowej po której odbywać się będzie ruch pociągów pasażerskich, Zarządca zaplanował na rjp 2012/2013 łączne koszty świadczenia usług dostępu do infrastruktury w wysokości [REDACTED] zł wyższe o 18,17 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł).

Zarządca zaplanował:

1. [REDACTED] 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 18,04 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł, w tym:
  - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 15,26 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł)
    - a) utrzymania w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 12,50 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł);
    - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 15,85 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł);
    - c) amortyzacja w wysokości [REDACTED] zł. Według złożonego przez Zarządcę oświadczenia PMT LK nie posiada w ewidencji księgowości środków trwałych w postaci infrastruktury kolejowej, które są używane na podstawie umowy dzierżawy. Amortyzacji wynika jedynie z zakupu środków transportu i wyposażenia posterunków technicznych.
  - 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 28,23 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł).



Przyjęte powyżej, planowane na rjp 2012/2013, koszty wynikają z analizy kosztów udostępniania dla ruchu towarowego infrastruktury dzierżawionej dotychczas, jak również z warunków umowy z 19 marca 2012 r. w zakresie ruchu pasażerskiego.

Przyjmując do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2012/2013 Zarządca wziął pod uwagę:

- długość sprzedanych tras pociągów towarowych w roku 2011,
- zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy towarów i osób.

Zarządca zaplanował łączną pracę eksploatacyjną w wysokości [REDACTED] pockm, wyższą o 31,90 % od zaplanowanej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 ([REDACTED] pockm), w tym [REDACTED] pockm dla pociągów towarowych, więcej o 3,1 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] poc) oraz [REDACTED] pockm dla pociągów pasażerskich (w roku poprzednim Zarządca nie planował pracy eksploatacyjnej dla pociągów pasażerskich).

Taki sposób planowania przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 uznać należy za zgodny z wytycznymi zgłoszonymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek.

[REDACTED] zł – to koszty usług za dostęp do peronów. Usługa ta świadczona jest przez Zarządcę pierwszy raz w trakcie rozkładu jazdy 2011/2012 i wynika z podpisanej umowy na zarządzanie linią nr 427.

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 wynosi u Zarządcy 76,32 %, a kosztów pośrednich 23,68 %.

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 37,34 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 38,66 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty amortyzacji, stanowiące 0,72 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

### **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, stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2012/2013 będzie wynosić 119,45 zł i będzie niższy o 10,50 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012 (zgodnie z wnioskiem Zarządcy z 18 kwietnia 2011 r.), wynoszącego 133,47 zł;
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosić:
  - dla pociągów pasażerskich:
    - minimalna – 4,00 zł/pockm,
    - maksymalna – 26,76 zł/pockm,
 na rjp 2011/2012 zarządca nie miał zatwierdzonych stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich,
  - dla pociągów towarowych:
    - minimalna – 3,58 zł/pockm, niższa o 10,75 % od zatwierdzonej ww. decyzją Prezesa UTK,
    - maksymalna – 187,29 zł/pockm, niższa o 1,49 % od zatwierdzonej ww. decyzją Prezesa UTK.

Planowane na rjp 2012/2013 obniżenie stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury, wynika z większego wzrostu planowanej pracy eksploatacyjnej (o 31,90 %), w porównaniu do wzrostu planowanych kosztów udostępniania infrastruktury (o 18,04 %), w związku z podpisaniem umowy na zarządzanie linią nr 427 dla ruchu pasażerskiego.

#### **IX. Analiza proponowanej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów**

W związku z objęciem w zarządzanie linii nr 427 Zarządca przedstawił stawkę jednostkową opłaty podstawowej dla usługi za dostęp do peronu na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie w wysokości 0,90 zł/min. postoju.

Zarządca skalkulował stawkę jednostkową w oparciu o planowany koszt utrzymania peronu w wysokości [REDACTED] zł oraz łączny planowany czas postoju pociągów przy krawędzi peronu wynoszący [REDACTED] min.

#### **X. 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 136,57 % – (plan [REDACTED] zł, wykonanie [REDACTED] zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 105,49 % – (plan [REDACTED] pockm, wykonanie [REDACTED] pockm.).

Zarządca planuje pracę eksploatacyjną i przewidywane koszty w oparciu o dane pochodzące z ostatniego zamkniętego okresu, przewidywane zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy oraz podpisane umowy z przewoźnikami. 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.

Realizacja planowanych kosztów na rjp 20110/2011 w powyższej wysokości świadczy o konieczności podjęcia przez Zarządcę działań zmierzających do poprawy planowania przyjmowanych do kalkulacji kosztów w oparciu o wykonanie w ostatnim zamkniętym roku kalendarzowym oraz ogólnie dostępne wskaźniki makroekonomiczne dla gospodarki krajowej a w szczególności dla transportu kolejowego.

## **XI. 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 projekcie stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 oraz obniżenie marży zysku z ■■■ planowanych na rjp 2011/2012 do ■■■ na rjp 2012/2013 stanowią próbę stymulacji i zwiększenia konkurencyjności przewozów kolejowych zarówno towarowych jak i pasażerskich.

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 i nie wystąpił z wnioskiem o umożliwienie zapoznania się z projektem, a także wykazem linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi.

Prezes UTK uznaje zmniejszenie wysokości stawek jednostkowych opłat dla pociągów towarowych oraz obniżenie marży zysku naliczanej do opłat za korzystanie z 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 Linie Kolejowe Sp. z o.o. na rjp 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych

II . Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

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

#### 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 up. PRZESZA  
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Krzysztof Baniaszek  
PREZES

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013**

**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