

Warszawa, dnia kwietnia 2013 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL-9110-02/2013

CTL Maczki-Bór S.A.

ul. Długa 90
41-208 Sosnowiec

DECYZJA

Działając zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, 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 o transporcie kolejowym” oraz w nawiązaniu do wniosku CTL Maczki – Bór S.A. z siedzibą w Sosnowcu, zwanej dalej „CTL” lub „Zarządcą” z dnia 5 marca 2013 r. Nr Rej. OP/PI/51/2013, w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2013/2014, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 1 i 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, świadczone przez CTL na rjp 2013/2014, obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 5 marca 2013 r. Nr Rej. OP/PI/51/2013 CTL wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z wnioskiem o zatwierdzenie na rjp 2013/2014 stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (data wpływu – 8 marca 2013 r.).

W związku z powyższym, 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 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, pismem z dnia 11 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-02/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił CTL

Strona 1 z 13

o wszczęciu postępowania administracyjnego o zatwierdzenie na rjp 2013/2014 stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

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 administracyjnego 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.

Zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca przedkłada Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości.

Zarządca powinien umożliwić przewoźnikowi zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 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”, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

Zgodnie z § 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.

W myśl 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 oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przyjętych przez CTL zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej na rjp 2013/2014.

W związku z powyższym, rozpatrzone zostały następujące zagadnienia:

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

Zarządca CTL, korzystając z uprawnienia wynikającego z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat, na rjp 2013/2014, za korzystanie z infrastruktury kolejowej wraz z ich kalkulacją. Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił

przewoźnikom kolejowym korzystającym z jego infrastruktury zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz wykazem linii z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej CTL.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez CTL składa się z 4 linii kolejowych o łącznej długości 42,23 km, z czego 8,9 km to linie dwutorowe, a 33,32 km to linie jednotorowe. Całkowita długość torów wynosi 57,81 km. Wszystkie linie udostępniane przez zarządcę nie posiadają trakcji elektrycznej.

Po zarządzanej przez CTL infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Przejazdy na udostępnianych liniach odbywają się w dni robocze, od poniedziałku od godz. 6:00 do soboty do godz. 6:00 i dla takich parametrów czasowych zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury. Zapotrzebowanie ze strony przewoźników na wykonywanie przejazdów w dni wolne od pracy i święta traktowane jest jako usługa dodatkowa, a dodatkowa opłata za świadczenie tej usługi obejmuje zatrudnienie dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego.

W 2012 r. z infrastruktury Zarządcy skorzystało 9 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- PKP Cargo S.A.,
- DB Schenker Rail Polska S.A.,
- Lotos Kolej Sp. z o.o.,
- CTL Train Sp. z o.o.,
- CTL Logistics Sp. z o.o.,
- SPEDKOKS Sp. z o.o.,
- PKP CARGO Service Sp. z o.o.,
- ITL Polska Sp. z o.o.,
- Rail Polska Sp. z o.o.,
- ExTRail Sp. z o.

III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych.

Przeprowadzona przez CTL analiza średniodobowego natężenia ruchu kolejowego wykazała niewielkie różnice pomiędzy najniższą a najwyższą wartością średniodobowego natężenia ruchu kolejowego na poszczególnych odcinkach zarządzanych linii, które wynosiło do 50 szt. pociągów na dobę.

Dopuszczalna prędkość techniczna uwzględniająca ograniczenia stałe na poszczególnych odcinkach linii kolejowych wynosiła od 20 km/godz. do 40 km/godz.

W związku z powyższym zarządca przyjął następujące wartości parametrów kategoryzujących linie kolejowe:

- 1) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów towarowych – $V \leq 40$ km/godz.,
- 2) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – $N \leq 50$ przejazdów pociągów.

Na podstawie przyjętych kwalifikacyjnych parametrów techniczno – ruchowych, zgodnie z instrukcją PD-1 oraz analizą średniodobowego natężenia ruchu kolejowego i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe zarządca zakwalifikował wszystkie zarządzane linie kolejowe (linia 401, 403, 405 i 432) do jednej kategorii linii kolejowych o znaczeniu lokalnym i oznaczył symbolem (3).

Przyjęte parametry kategoryzacji linii kolejowych są identyczne jak dla obowiązującego rjp 2012/2013.

Utrzymanie przez zarządcę, przez kolejne rozkłady jazdy pociągów, tej samej kategorii linii kolejowej, określonej w oparciu o identyczne parametry, dobrze służy stabilizacji funkcjonowania rynku kolejowego związanego z udostępnianiem i korzystaniem z infrastruktury kolejowej.

IV. Zasady pobierania opłat.

Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- przewiduje przyznawanie ulg w opłacie podstawowej w przypadku wystąpienia oszczędności kosztów zarządzania, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy, nie większej niż oszczędności tych kosztów. Ulgi będą ustalane na podstawie obliczeń wynikających z osiąganego wskaźnika kosztów na okres 1 miesiąca w okresie od kwietnia do października,
- 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:
 - a) gdy dla realizacji przejazdu pociągu konieczne jest obniżenie prędkości przejazdu Zarządca podnosi stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury o współczynnik odpowiadający prędkości, z jaką będzie realizowany przejazd,
 - b) gdy dla realizacji przejazdu pociągu po torze linii dwutorowej konieczne jest wstrzymanie ruchu na sąsiednim torze, a przejazd odbywa się ze zmniejszoną prędkością Zarządca zwiększa stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dwukrotnie,
 - c) w przypadku zastosowania, dla zapewnienia szczególnych wymagań przewozu, zmniejszenia prędkości i wstrzymania ruchu na torze sąsiednim linii dwutorowej współczynniki oblicza się jak w pkt a) i b), a następnie sumuje się je,
 - d) w przypadku realizacji przejazdu pociągu dłuższego niż 300 m zarządca stosuje współczynnik 1,4 podnoszący stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury,
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych opłat przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 9%. 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 %. Wysokość marży zysku przyjęta przez CTL nie uległa zmianie w stosunku do obowiązującej na rjp 2012/2013. Planowana marża zysku została ustalona zgodnie z przyjętym modelem biznesowym Spółki, w myśl którego oprócz bieżącego utrzymania infrastruktury, polegającego na drobnych remontach i naprawach jej elementów, niezbędne są również modernizacje jej elementów i nakłady inwestycyjne. Pozwoli to firmie na udostępnianie infrastruktury bez konieczności zamykania szlaków dla jazd pociągowych jak również na podniesienie standardów bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego.

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 o transporcie kolejowym,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 2, 4 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

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

Zarządca z uwagi na jeden rodzaj prowadzonych przewozów określił, w myśl § 7 rozporządzenia, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej tylko 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 linii kolejowych 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 2014 r.

Zarządca przyjął identyczne jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 przedziały mas brutto pociągów i jedną kategorię linii kolejowej, dla identycznych parametrów kwalifikujących jak dla rozkładu jazdy 2012/2013.

Zarządca przedstawił na podstawie § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicowaną całkowitą masą brutto pociągu, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii i 4 przedziałów masy brutto pociągów. 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, 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 2 i 4 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące korzystanie z dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo i dostępu do terminali rozładunkowych piasku podsadzkowego oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 3 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym obejmujące świadczenie usług przez dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta.

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 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.

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

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

1. zróżnicowaniu stawki jednostkowej tylko w zależności od całkowitej masy brutto pociągu, z uwagi na fakt, iż zarządca określił tylko jedną kategorię linii kolejowej,
2. określeniu części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i pracy eksploatacyjnej,
3. przyjęciu współczynników różnicujących część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich, w zależności od przedziału masy brutto pociągu,
4. określeniu przez Zarządcę, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich,
5. wyznaczeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki jednostkowej określonej w oparciu o koszty bezpośrednie i części stawki, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie i przyjęte współczynniki.

Należy wskazać, iż przyjęta przez Zarządcę metoda wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest transparentna i nie dyskryminuje poszczególnych uczestników rynku kolejowego, co jest zgodne z art.29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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 [REDACTED] mln zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie Zarządca w 2014 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom kolejowym korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one niższe o 4,37% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013 i wynoszących [REDACTED] mln zł oraz niższe o 6,20% w stosunku do wykonania w 2012 r. wynoszącego [REDACTED] mln zł. Zarządca zaplanował:

1. [REDACTED] mln 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, niższe o 5,36% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDACTED] mln zł oraz niższe o 5,59% od wykonanych w 2012 r., wynoszących [REDACTED] mln zł, w tym:
 - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 5,56 % od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł).
 - a) utrzymania w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o [REDACTED] % od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł);
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 18,88% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł);
 - c) amortyzacja w wysokości [REDACTED] mln zł, wyższa o 12,63 % od planowanej na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł);
 - 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 4,95 % od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł). Koszty pośrednie do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury zostały przydzielone przez Zarządcę wg przyjętego w Spółce klucza podziału kosztów ogólnozakładowych. Z uwagi na prowadzoną przez Spółkę działalność gospodarczą w trzech podstawowych obszarach: kolejowym, górnictwym i zarządzania infrastrukturą, do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury Zarządca przyjął 33% kosztów ogólnozakładowych. Zmniejszenie kosztów pośrednich wynika z prowadzonej polityki firmy mającej na celu zwiększenie efektywności kosztowej.

Zarządca budując własną bazę kosztową do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2013/2014, alokował

planowane koszty związane z udostępnianiem infrastruktury do odpowiednich kategorii kosztów modelu bazy kosztowej, zaprezentowanej w trakcie prac powołanego przez Prezesa UTK Zespołu ds. stawek.

Według oświadczenia Zarządcy wielkość pracy eksploatacyjnej planowanej do wykonania w 2014 r., wyrażonej w pociągokilometrach („pockm”), określona została na podstawie sprzedaży usług udostępniania infrastruktury w 2012 r., analizy rynku oraz przesłanych danych o zapotrzebowaniu przewoźników na przewozy kolejowe w 2014 r.

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca przyjął pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych w łącznej wysokości [REDACTED] pockm. Praca ta jest mniejsza o 6,31% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej [REDACTED] pockm, a większa o 9,36% od wykonanej w 2012 r., wynoszącej [REDACTED] pockm.

Planowanie przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 w oparciu o informację o wielkości sprzedanych tras w 2012 r. oraz w oparciu o analizę sytuacji na rynku i zgłoszone zapotrzebowania przewoźników kolejowych na usługi transportowe w 2014 r. należy uznać za prawidłowe oraz zgodne z wytycznymi zgłaszanymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek.

2. [REDACTED] tys. zł – to koszty usług podstawowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym), niższe o 0,17% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] tys. zł) oraz niższe o 53,72% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] tys. zł),
3. [REDACTED] tys. zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym), wyższe o 24,26% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] tys. zł) oraz wyższe o 0,37% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] tys. zł).

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 10,07% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty utrzymania, stanowiące 41,57% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 14,45% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Udział kosztów bezpośrednich planowanych na rjp 2013/2014 w całkowitych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej wynosi u Zarządcy 66,08%, i jest niższy o 0,21% od analogicznego udziału w kosztach planowanych na rjp 2012/2013.

Udział kosztów pośrednich w całkowitych kosztach planowanych dla usługi podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury wynosi 33,92% i jest wyższy o 0,41% od planowanego na rjp 2012/2013.

Utrzymanie przez Zarządcę udziałów kosztów bezpośrednich i pośrednich na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego świadczy o rejestracji kosztów w sposób umożliwiający – dla okresów poprzednich – sprawdzenie prawidłowości określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o czym jest mowa w §14 rozporządzenia. Pozwala to także na dokonanie analizy dynamiki zmian wysokości planowanych stawek jednostkowych opłat w odniesieniu do obowiązujących na rjp 2012/2013.

Koszty świadczenia usług dodatkowych oraz ilości usług Zarządca zaplanował na poziomie zbliżonym do faktycznie wykonanych w 2012 r.

Działania powyższe przyczyniają się do zwiększenia transparentności kalkulacji stawek jednostkowych opłat dokonanej przez Zarządcę. Rzetelnie skalkulowane i stabilne stawki jednostkowe mają wpływ na stabilizację opłat pobieranych od przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury oraz wpływają na zwiększenie konkurencyjności przewozów kolejowych na lokalnym rynku przewozowym.

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 stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2013/2014 będzie wynosić 63,37 zł i będzie wyższy o 1,02% w porównaniu do planowanego na rjp 2012/2013, wynoszącego 62,73 zł oraz niższy o 13,67% od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2012 r. (73,40 zł/pockm);
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosić:
 - minimalna 28,33 zł/pockm – wyższa o 0,50% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 28,19 zł/pockm,
 - maksymalna 95,18 zł/pockm – wyższa o 1,16% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 94,09 zł/pockm.

Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, Zarządca przyporządkował kategorii linii kolejowej, określonej na takich samych zasadach, jak dla obecnego rozkładu jazdy pociągów i takim samym, jak dotychczas przedziałom mas brutto pociągów.

Planowany na 2014 r. wzrost o 1,02% stawki sieciowej dla udostępnianych tras pociągów, w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika, wynika ze zmniejszenia planowanej pracy eksploatacyjnej o 6,31% przy planowanych kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp niższych o 5,36%.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa utrzymuje się na zbliżonym poziomie, od 61,96 zł/pockm na rjp 2011/2012, poprzez 62,73 zł/pockm na rjp. 2012/2013, do 63,37 zł/pockm na rjp 2013/2014. Duży wpływ na jej wysokość ma wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, która ulega obniżeniu od [REDAKTOWANO] pockm dla rjp 2011/2012, poprzez [REDAKTOWANO] pockm dla rjp 2012/2013, do [REDAKTOWANO] pockm dla rjp 2013/2014.

Przyjęte przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty i praca eksploatacyjna pozwoliły na skalkulowanie stawek jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę przewoźników kolejowych przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat ponoszonych przez nich za korzystanie z infrastruktury zarządcy, a tym samym na spełnienie wymogu o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia.

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

Infrastruktura Zarządcy to kolej specjalistyczna obsługująca przewoźników świadczących usługi taborem częstokroć skonstruowanym wyłącznie do obsługi wąskiej grupy klientów związanych z górnictwem węgla kamiennego, energetyki czy specyficznych urządzeń samowładowczych. Zarządca nie posiada stacji rozrządowych. W związku z tym Zarządca nie świadczy usługi formowania składów pociągów. Z uwagi na brak popytu na usługę korzystania z torów postojowych Zarządca zrezygnował z jej świadczenia w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla dwóch usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów:

- dostęp do terminali rozładunkowych piasku podsadzkowego – stawka 40,49 zł za przejazd pociągu w jedną stronę, wzrost o 0,57%, z 40,26 zł za przejazd w jedną stronę,
- dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – stawka 32,39 zł za przejazd w jedną stronę, nie ulega zmianie w odniesieniu co obowiązującej na rjp 2012/2013.

Wielkość zapotrzebowania na usługi dostępu do terminali rozładunku piasku podsadzkowego Zarządca określił na podstawie analizy rynku, przesłanych danych o zapotrzebowaniu na przewozy w 2014 r. oraz na podstawie sprzedaży tej usługi w 2012 r. Do kalkulacji stawki jednostkowej Zarządca przyjął o 4,14% więcej usług niż planował na rjp 2012/2013 (████ poc. zamiast █████ poc.)

Do obliczenia stawki jednostkowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo Zarządca wydzielił z planowanych kosztów utrzymania stacji Bór Górny 8% kosztów na podstawie sprzedaży usługi dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo w 2012 r. a z kosztów prowadzenia ruchu 1% kosztów na usługę dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, o wartość których pomniejszył planowane całkowite koszty bezpośrednie na rok 2014.

Ilość usług zaopatrzenia w paliwo Zarządca zaplanował na podstawie analizy sprzedaży usługi w 2012 r. oraz zgłoszonego zapotrzebowania na rjp 2013/2014. Do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo Zarządca zaplanował █████ pociągów, w wysokości wykonania w 2012 r.

Urealnienie ilości planowanych usług planowanych na rjp 2013/2014 w oparciu o analizę informacji o sprzedanych usługach w 2012 r. oraz zgłoszone zapotrzebowania na 2014 r. świadczy o rzetelnym podejściu Zarządcy do przedstawionej kalkulacji oraz o zastosowaniu się do zaleceń wypracowanych w trakcie prac powołanego przez Prezesa UTK zespołu ds. stawek.

X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych.

Przejazdy na udostępnianych liniach kolejowych odbywają się w dni robocze od godz. 6⁰⁰ w poniedziałek do godz. 6⁰⁰ w sobotę, co zostało wskazane w *Regulaminie*. Aby pokryć koszty udostępniania linii w dni wolne, niedziele i święta zarządca oprócz opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury pobiera opłatę dodatkową za zatrudnianie dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłat dodatkowych za usługi świadczone w dni wolne, niedziele i święta na podstawie indywidualnej kalkulacji, w myśl §12 rozporządzenia. Wysokość stawki wynika z kosztów roboczogodziny pracy pracownika zatrudnionego przy świadczeniu usługi i uzależniona jest od średniego wynagrodzenia pracowników zatrudnionych w pionie eksploatacji.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za zatrudnianie dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta Zarządca zaplanował:

- koszty na poziomie poniesionych wydatków za świadczenie tej usługi w 2012 r. zwiększonych o 1% na planowane podwyżki płac w 2014 r.,
- zapotrzebowanie na usługę w ilości wykonanej w 2012 r.

Porównując planowane na rjp 2013/2014 stawki opłat dodatkowych, w stosunku do obowiązującego „cennika”, stwierdzono dla planowanych stawek jednostkowych opłaty dodatkowej za zatrudnienie:

- dyżurnego ruchu – wzrost o 1,00%, z 44,17 zł na 44,61 zł, za godzinę pracy
- dróżnika przejazdowego – wzrost o 1,02%, z 35,96 zł na 36,33 zł za godzinę pracy.

XI. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2012 roku.

Porównując poniesione w 2012 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonaną pracą eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2011/2012, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 97,51% – (plan ██████ mln zł, wykonanie ██████ mln zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 82,31% – plan ██████ pockm, wykonanie ██████ 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 kosztów udostępniania infrastruktury Zarządca 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, długości tras pociągów i poniesionych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej.

Zrealizowanie zaplanowanych na rjp 2011/2012 kosztów udostępniania infrastruktury w powyższej wysokości świadczy o właściwym wykorzystaniu przez Zarządcę dostępnych w trakcie kalkulacji stawek informacji o wysokości poniesionych kosztów w poprzednim roku oraz przewidywanych wskaźnikach makroekonomicznych.

Realizacja pracy eksploatacyjnej w powyższej wysokości wskazuje na przeszacowanie jej wielkości na etapie planowania. Zarządca planując pracę eksploatacyjną na nowy rozkład jazdy urealnił jej wielkość opierając się o zgłoszone na 2014 r. zapotrzebowania przewoźników oraz o wielkość faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2012 r.

XII. Podsumowanie.

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez Zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych, Prezes UTK uznał, że przewidywany wzrost stawki sieciowej poniżej przewidywanego wskaźnika inflacji, świadczy o świadomym działaniu Zarządcy mającym na celu ochronę lokalnego rynku kolejowego przed wzrostem opłat ponoszonych przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury.

Wykorzystanie przez Zarządcę, zaprezentowanego w czasie prac Zespołu ds. stawek, modelu bazy kosztowej i wytycznych do metody kalkulacji stawek jednostkowych, uznać należy za właściwe działanie zmierzające do zwiększenia transparentności planowanych i alokowanych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek oraz ich minimalizowania w celu ochrony rynku kolejowego przed nieuzasadnionym wzrostem opłat.

Działania zmierzające do urealnienia wielkości pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych oraz zminimalizowanie planowanych kosztów, skutkujące w efekcie nieznacznym wzrostem stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury, dowodzą dbałości Zarządcy o rzetelność przyjmowanych do kalkulacji wielkości oraz przyjętej właściwej strategii współpracy Zarządcy z przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z jego infrastruktury.

Zarządca wywiązał się z obowiązku wynikającego z §16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 i wykazem linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi. Niestety żaden z przewoźników nie wykorzystał przysługującego mu prawa zapoznania się z przedmiotowym projektem i nie wniósł uwag.

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. 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. W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej CTL nie narusza wymagań przepisu art. 33 ust. 2 – 6 ustawy o transporcie kolejowym i przepisów wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, w tym 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.

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).

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej CTL Maczki - Bór S.A. w Sosnowcu na rozkład jazdy pociągów 2013/2014

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych

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

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych
z infrastruktury kolejowej CTL Maczki - Bór S.A. w Sosnowcu
na rozkład jazdy pociągów 2013/2014**

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 (3)
$M \leq 200$	28,33
$200 < M \leq 800$	48,32
$800 < M \leq 1300$	74,12
$M > 1300$	95,18

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

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	przejazd w jedną stronę	32,39
2	Dostęp do terminali rozładunkowych piasku podsadzkiowego	przejazd w jedną stronę	40,49

II . Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

LP	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Opłata dodatkowa za zatrudnienie dyżurnego ruchu w dni wolne, niedziele i święta	godzina	44,61
2	Opłata dodatkowa za zatrudnienie dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta	godzina	36,33