

Warszawa, dnia kwietnia 2013 r.



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

DRRK-WKL-9110-03/2013

**PKP Szybka Kolej Miejska**  
**w Trójmieście sp. z o.o.**

ul. Morska 350A  
81-002 Gdynia

## **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 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwanej dalej „SKM” lub „Zarządcą” z dnia 7 marca 2013 r. Nr SKMDI 1-070-01/13, 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, świadczone przez zarządcę infrastruktury kolejowej SKM na rjp 2013/2014, obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

## **UZASADNIENIE**

Pismem z dnia 7 marca 2013 r. Nr SKMDI 1-070-01/13 SKM wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 (data wpływu – 12 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-9110-03/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił SKM 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 ustalania tych opłat.

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

Na żądanie przewoźnika, zarządca powinien umożliwić mu 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 za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przyjętych przez SKM zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej na rjp 2013/2014, 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 SKM, 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.

## II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej SKM.

SKM zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 31,084 km. Sumaryczna długość torów wynosi 62,168 km. Jest to linia dwutorowa normalnotorowa, według przewozów pierwszorzędna, wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, zelektryfikowana napięciem 3000V prądu stałego.

Długość odcinków linii kolejowej nr 250, na których wprowadzono stałe ograniczenia prędkości pociągów wynosi 0,345 km. Udział długości tych odcinków w stosunku do całkowitej długości udostępnianej linii kolejowej wynosi 0,55 %.

Linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia charakteryzuje się na całej swojej długości niezmiennymi parametrami techniczno – eksploatacyjnymi oraz stałym średniodobowym natężeniem ruchu pociągów i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe.

Maksymalna prędkość na zarządzanej linii wynosi 70 km/godz. Długość drogi hamowania wynosi 485 metrów. Linia wyposażona jest w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania.

Minimalna długość peronów na zarządzanej linii wynosi 198 metrów.

W 2012 r. z infrastruktury SKM skorzystało 5 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób:

- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
- PKP Intercity S.A.,
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.,
- PKP CARGO S.A.

## III. Przyjęta przez Zarządcę kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił 1 kategorię linii kolejowej przyjmując następujące parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia:

- a) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów pasażerskich – od 0 do 70 km/godz.,
- b) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów/dobę.

Przyjęte parametry do określenia kategorii linii kolejowej są identyczne jak przyjęte w obowiązującym rjp 2012/2013.

Zdaniem Prezesa UTK, utrzymanie przez Zarządcę przez kolejne rozkłady jazdy pociągów takich samych parametrów dla kategorii linii kolejowej dobrze służy funkcjonowaniu rynku kolejowego oraz stwarza warunki porównywalności skalkulowanych stawek jednostkowych opłat na kolejne rozkłady jazdy pociągów.

## 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 ustawy o transporcie kolejowym,
- 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 ustawy o transporcie kolejowym,
- 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 nie będzie doliczać marży zysku. 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. W ocenie Prezesa UTK odstąpienie przez SKM od naliczania marży zysku do opłat za świadczone usługi w trakcie kolejnego rozkładu jazdy stanowi pozytywny bodziec stymulujący rozwój przewozów pasażerskich w rejonie obsługiwanym przez zarządcę.

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, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmującej usługi wymienione w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, obejmującej usługi określone w części I ust. 2 pkt 3, 7 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca nie określił stawek jednostkowych za usługi dodatkowe, o których mowa w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, gdyż oświadczył, że ze względu na specyfikę linii nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, która przeznaczona jest tylko do przewozów pasażerskich oraz specyfikę budowli, instalacji oraz wyposażenia stacji Gdynia Cisowa Postojowa, nie ma możliwości ich realizacji.

Stacja Gdynia Cisowa Postojowa została zaprojektowana do celów związanych z utrzymaniem specyficznego taboru kolejowego do przewozu osób, tj. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, EN 71 i EW 58. Na stacji nie ma warunków technicznych, umożliwiających podgrzewanie składów pociągów.

Zarządca nie posiada na swoim terenie stacji paliw. Stosowny zapis został umieszczony w Dziale 16 Regulaminu Technicznego stacji Gdynia Cisowa Postojowa.

Z uwagi na specyfikę linii nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, która przeznaczona jest tylko do ruchu pociągów pasażerskich, nie występuje na niej transport ładunków niebezpiecznych ani ruch pociągów nadzwyczajnych.

W związku z powyższym SKM nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca, z uwagi na specyfikę prowadzonego ruchu pociągów na zarządzanej linii kolejowej nr 250 określił, w myśl § 7 rozporządzenia, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej tylko dla pociągów pasażerskich.

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

- koszty bezpośrednie, obejmujące:

- koszty utrzymania,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
- amortyzację,

➤ koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury,

➤ pracę eksploatacyjną w pociągokilometrach (pockm), określoną dla jednej kategorii linii kolejowej i tylko dla przewozów osób, z podziałem na przedziały mas brutto 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 roku.

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

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

Zarządca ustalił przedziały mas brutto pociągów identyczne do przyjętych na poprzednie rozkłady jazdy pociągów oraz jedną kategorię linii kolejowej, określoną w oparciu o identyczne parametry, jak przyjęte na rjp 2012/2013.

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 3 i 7 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące korzystanie z peronów na linii kolejowej nr 250 i torów postojowych dla pociągów pasażerskich na stacji Gdynia Cisowa Postojowa i PRT Wejherowo.

W uwagi na specyfikę linii nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, która przeznaczona jest tylko do przewozów pasażerskich oraz specyfikę budowli, instalacji oraz wyposażenia stacji Gdynia Cisowa Postojowa, Zarządca nie ma możliwości świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych. W związku z tym nie określił stawek jednostkowych opłat dodatkowych i pomocniczych.

Zarządca 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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 1 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych 5 przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od 4 lat.

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

1. przypisaniu, do każdego z przyjętych przedziałów mas brutto pociągów, planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm,
2. przyjęciu masy 850 T najcięższego pociągu kursującego po linii nr 250 jako granicznej masy dla przedziału  $m > 600$  T,
3. wyznaczeniu współczynnika  $\beta$  (koszt bruttotonokilometra) przy założeniu, że suma iloczynów dla wszystkich przedziałów masowych: ilość pockm x masa graniczna

przedziału masy x współczynnik  $\beta$  = planowanym na 2014 r. kosztem świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury ( [ ] zł),

4. wyznaczony w ten sposób współczynnik  $\beta$  wyniósł 0,0222508,
5. określeniu stawki jednostkowej opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury dla poszczególnych przedziałów mas brutto, jako iloczyn granicznej masy brutto przyjętego przedziału, tj. 150, 250, 350, 600 i 850 T i współczynnika  $\beta$ .

Należy wskazać, iż przyjęta przez Zarządcę od wielu lat metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest transparentna i nie dyskryminująca poszczególnych uczestników rynku kolejowego oraz zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac powołanego przez Prezesa UTK Zespołu ds. stawek.

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

Planowaną bazę kosztową na rjp 2013/2014 Zarządca opracował w oparciu o następujące dokumenty:

1. Plan działalności Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na 2013 r. zatwierdzony przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników w dniu 18 lutego 2013 r.;
2. Wskaźnik inflacji na rok 2014 w wysokości 2,5% (na poziomie długookresowego celu inflacyjnego);
3. Harmonogram nakładów inwestycyjnych w ramach Projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” – projekt dofinansowany ze środków unijnych.

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości [ ] mln zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie Zarządca w 2014 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one niższe o 0,22% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013 i wynoszących [ ] mln zł oraz wyższe o 6,77% w stosunku do wykonania w 2012 r. wynoszącego [ ] mln zł.

Zarządca zaplanował:

1. [ ] 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 1,05% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [ ] mln zł oraz wyższe o 7,04% od wykonanych w 2012 r., wynoszących [ ] mln zł, w tym:
  - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [ ] mln zł, niższe o 0,50% od planowanych na rjp 2012/2013 ([ ] mln zł) oraz wyższe 8,29% od wykonanych w 2012 r. ([ ] mln zł):
    - a) utrzymania w wysokości [ ] mln zł, wyższe o 24,80% od planowanych na rjp 2012/2013 ([ ] mln zł) oraz wyższe o 20,17% od wykonanych w 2012 r. ([ ] mln zł);
    - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [ ] mln zł, niższe o 17,97% od planowanych na rjp 2012/2013 ([ ] mln zł) oraz niższe o 1,71% od wykonanych w 2012 r. ([ ] mln zł);
    - c) amortyzacja w wysokości [ ] mln zł, niższa o 18,92% od planowanej na rjp 2012/2013 ([ ] mln zł) oraz niższa o 2,77% od wykonanej w 2012 r. ([ ] mln zł).
  - 2) koszty pośrednie w wysokości [ ] mln zł, niższe o 2,59% od planowanych na rjp 2012/2013 ([ ] mln zł) oraz wyższe o 3,58% od wykonanych w 2012 r. ([ ] mln zł).

Przyjmując do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2013/2014 Zarządca wziął pod uwagę:

- długość sprzedanych tras pociągów w 2012 r.,
- analizę planowanej i wykonanej pracy przewozowej w latach ubiegłych,
- zapotrzebowania przewoźników na przewozy na 2014 r.

Zarządca zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów pasażerskich w łącznej wysokości [REDAKT] pockm, niższą o 4,65% od zaplanowanej na rjp 2012/2013 ([REDAKT] pockm) oraz niższą o 1,07% od wykonanej w 2012 r. ([REDAKT] pockm).

Sposób planowania przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej w oparciu o zgłoszone zapotrzebowania na przewozy oraz o analizę realizacji zaplanowanej na poprzednie lata pracy eksploatacyjnej uznać należy za właściwy i zgodny z wytycznymi zgłoszonymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek. Taki sposób pozwala na urealnienie przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych pracy eksploatacyjnej.

2. [REDAKT] mln zł – to koszty usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym), wyższe o 1,64% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 ([REDAKT] mln zł) oraz wyższe o 6,19% od wykonanych w 2012 r. ([REDAKT] mln zł).

Do kalkulacji stawek jednostkowych usługi podstawowej związanej z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 Zarządca przyjął:

- 1) ilość zatrzymań przy krawędzi peronu – [REDAKT],
- 2) sumaryczny czas zajętości torów – [REDAKT] godz.

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 nieznacznie wzrasta i wynosi 74,36% (na rjp 2012/2013 – 73,95%), a kosztów pośrednich 25,64% (na rjp 2012/2013 – 26,05%).

Struktura planowanych kosztów bezpośrednich świadczy o poprawnie prowadzonej przez Zarządcę ewidencji księgowej 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.

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 38,58% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 21,23% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty amortyzacji, stanowiące 14,55% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2013/2014 baza kosztowa, zgodna z wytycznymi wypracowanymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek, jak i sposób określenia planowanej pracy eksploatacyjnej zapewniają pełną transparentność działań Zarządcy w trakcie kalkulacji stawek jednostkowych 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 Zarządcy PKP SKM stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2013/2014 wynosi 6,99 zł i jest wyższy o 3,78% w porównaniu do planowanego na rjp 2012/2013, wynoszącego 6,73 zł;
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich wynosi:
  - minimalna 3,34 zł/pockm – niższa o 2,05% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 3,41 zł/pockm,
  - maksymalna 18,91 zł/pockm – niższa o 2,07% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 19,31 zł/pockm.

Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, przyporządkowane jednej kategorii linii i poszczególnym przedziałom masy brutto pociągów, ulegają obniżeniu od 2,01% dla przedziału  $250 < M \leq 350$  T do 2,11% dla przedziału masowego  $M \leq 150$  T.

Planowany na rjp 2013/2014 wzrost stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury za udostępniane trasy pociągów, wynika ze zmniejszenia planowanej pracy eksploatacyjnej o 4,65% przy jednoczesnym zmniejszeniu planowanych kosztów o 1,05%.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa za minimalny dostęp do infrastruktury wynosiła: od 6,31 zł/pockm na rjp 2011/2012, poprzez 6,73 zł/pockm na rjp 2012/2013 do 6,99 zł/pockm na rjp 2013/2014, przy planowanej pracy eksploatacyjnej odpowiednio – [REDAKTOWANE] pockm na rjp 2011/2012, poprzez [REDAKTOWANE] pockm na rjp 2012/2013 do [REDAKTOWANE] pockm na rjp 2013/2014.

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

Analogicznie jak w aktualnie obowiązującym cenniku na rjp 2012/2013 Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla dwóch usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie z:

- peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 – stawka 2,26 zł/zatrzymanie,
- torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich – stawka 197,54 zł/godz.

Porównując planowane na rjp 2013/2014 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów do aktualnie obowiązujących, stwierdzono wzrost stawki jednostkowej dla usługi związanej z zatrzymaniem przy krawędzi peronu o 2,26% (z 2,21 zł/zatrzymanie do 2,26 zł/zatrzymanie) wynikający ze wzrostu o 1,93% kosztów świadczenia tej usługi przy sumarycznej planowanej ilości usług na poziomie rjp 2012/2013, tj. [REDAKTOWANE] zatrzymań.

Stawki dla usługi korzystania z torów postojowych w wysokości 197,54 zł/zatrzymanie skalkulowano w oparciu o planowane koszty świadczenia tej usługi w wysokości [REDAKTOWANE] mln zł oraz sumaryczny czas zajętości torów [REDAKTOWANE] godz. Opłatę nalicza się za każdą rozpoczętą godzinę postoju na torach stacji Gdynia Cisowa – Postojowa lub PRT Wejherowo. Rozpoczęcie czasu naliczania opłaty następuje z chwilą wjazdu pierwszego pociągu przewoźnika na tory stacji Gdynia Cisowa – Postojowa lub PRT Wejherowo, a zakończenie naliczania następuje z chwilą wyjazdu ostatniego pociągu przewoźnika z torów stacji Gdynia Cisowa – Postojowa lub PRT Wejherowo. Naliczanie opłaty za postoje wynikające z czynności związanych z utrzymaniem i naprawą taboru świadczonych usługowo na stacji Gdynia Cisowa – Postojowa lub PRT Wejherowo rozpoczyna się po upływie jednej doby od zgłoszenia taboru do odbioru po wykonaniu usługi. Opłata nie dotyczy postoju taboru kolejowego wynikającego z przyczyn leżących po stronie Zarządcy. W odróżnieniu



od cennika na rjp 2012/2013 stawka jednostkowa za dostęp do torów postojowych nie jest zależna od długości składu pociągu a jedynie od czasu, liczonego w godzinach postoju, zajętości toru. W związku z powyższym niemożliwe jest bezpośrednie porównanie stawki proponowanej na rjp 2013/2014 z obowiązującą stawką zatwierdzoną przez Prezesa UTK na rjp 2012/2013.

#### X. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2012 r.

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

- planowanych kosztów w wysokości 96,37% – (plan ██████ mln zł, wykonanie ██████ mln zł,
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 94,19% – (plan ██████ pockm, wykonanie ██████ pockm.).

Zarządca planuje koszty i pracę eksploatacyjną w oparciu o dane pochodzące z ostatniego zamkniętego okresu oraz przewidywane zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy. Do planowania wykorzystuje własne analizy poniesionych kosztów oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej w latach poprzednich, jak również dostępne wskaźniki makroekonomiczne dotyczące planowanych zmian w gospodarce krajowej, w tym w transporcie kolejowym. Zmieniające się od momentu kalkulacji stawek jednostkowych do końca obowiązywania rjp (okres ok. 2 lat) 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 udostępnionych tras pociągów i poniesionych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej.

Zrealizowanie w 2012 r., opisanych wyżej, zaplanowanych na rjp 2011/2012 kosztów udostępniania infrastruktury oraz pracy eksploatacyjnej świadczy o niewielkim (4 – 5 %) przeszacowaniu na etapie planowania długości tras pociągów, jak również związanych z nimi kosztów usługi podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zarządca planując pracę eksploatacyjną na rjp 2013/2014 urealnił jej wielkość opierając się o zgłoszone na 2014 r. zapotrzebowania przewoźników oraz o wielkość faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2012 r. i przyjął wielkość na poziomie zbliżonym do długości sprzedanych tras pociągów w 2012 r.

#### XI. Podsumowanie

Wykorzystanie przez Zarządcę, zaprezentowanych w trakcie prac Zespołu ds. stawek, modelu bazy kosztowej i wytycznych do metody kalkulacji stawek, Prezes UTK uznaje za właściwe działanie zmierzające do zwiększenia transparentności przyjmowanych i alokowanych kosztów wykorzystywanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat oraz ich minimalizowania w celu ochrony rynku kolejowego przed nieuzasadnionym wzrostem opłat.

Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury wielkości pracy eksploatacyjnej wynikającej ze zgłoszonych zapotrzebowań na przewozy w 2014 r., a także uwzględniającej długość sprzedanych tras pociągów w ostatnim zamkniętym roku kalendarzowym i obserwowane w ubiegłych latach tendencje zmian, uznać należy za właściwe działanie zarządcy zwiększające transparentność dokonanej kalkulacji i zbliżone do wielkości rzeczywistych.

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. Żaden z przewoźników kolejowych nie wystąpił do SKM z wnioskiem o udostępnienie przedmiotowego projektu i nie wykorzystał przysługującego mu prawa zapoznania się z projektem stawek i wniesienia uwag.

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 2013/2014 oraz złożone oświadczenie o odstąpieniu, w kolejnym roku, od pobierania marży zysku świadczą o pozytywnych działaniach Zarządcy mających na celu ochronę rynku przewozów pasażerskich przed nieuzasadnionym wzrostem poziomu opłat pobieranych od przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Prezesa UTK powyższe działania świadczą o właściwym kształtowaniu relacji pomiędzy Zarządcą a przewoźnikami korzystającymi z jego infrastruktury oraz stanowią próbę stymulacji lokalnego rynku przewozów kolejowych.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej SKM nie narusza wymagań przepisu art. 33 ust. 8 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 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2013/2014

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów 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.

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.  
na rozkład jazdy pociągów 2013/2014

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 [T] | kategoria linii [1] |
|-----------------------------------|---------------------|
| $M \leq 150$                      | 3,34                |
| $150 < M \leq 250$                | 5,56                |
| $250 < M \leq 350$                | 7,79                |
| $350 < M \leq 600$                | 13,35               |
| $M > 600$                         | 18,91               |

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

| Lp. | Nazwa usługi  | Miernik           | Stawka jednostkowa [zł] |
|-----|---|-------------------|-------------------------|
| 1   | Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 | jedno zatrzymanie | 2,26                    |
| 2   | Dostęp do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich               | godz.             | 197,54                  |