

Warszawa, dnia kwietnia 2013 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL-9110-04/2013

Jastrzębska Spółka Kolejowa
Spółka z o.o.

ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój

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 Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu – Zdroju, zwanej dalej „JSK” lub „Zarządcą” z dnia 11 marca 2013 r. Nr 368/DE/EH/KG/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 oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, świadczone przez zarządcę infrastruktury kolejowej JSK na rjp 2013/2014, wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 11 marca 2013 r. Nr 368/DE/EH/KG/13 JSK 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 do UTK – 13 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 15 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-04/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił JSK o wszczęciu postępowania administracyjnego o zatwierdzenie na rjp 2013/2014 stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Pismem z dnia 23 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-04/2013(02-MŚ) Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu prawie do czynnego udziału w każdym

Strona 1 z 12

stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Organ administracji publicznej załatwia sprawę w myśl art. 104 § 1 kpa przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. O wszczęciu postępowania 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 przyznaných 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.

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. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem”, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

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 JSK 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, korzystając z uprawnienia wynikającego z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wraz z ich kalkulacją.

Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił 13 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. Zawiadomienie o przygotowywanym projekcie stawek na rjp 2013/2014 przekazano przewoźnikom w dniu 1 marca 2013 r., a projekt stawek wraz z wykazem linii umieszczony został na stronie internetowej Zarządcy. Żaden z przewoźników nie zgłosił uwag.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej JSK.

Po infrastrukturze JSK odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez Zarządcę składa się z czynnych linii kolejowych o łącznej długości 43,05 km, w tym:

- zelektryfikowanych – 11,06 km,
- bez trakcji elektrycznej – 31,99 km,
- linie jednotorowe – 30,90 km,
- dwutorowe – 12,15 km.

Z łącznej długości torów wynoszącej 168,45 km (w tym 36,40 km zelektryfikowanych):

- 94,27 km torów (55,96 %) przeznaczonych jest do prowadzenia ruchu kolejowego,
- 74,18 km torów (44,04 %) przeznaczonych jest do świadczenia usług związanych z obsługą pociągów.

W 2012 r. z infrastruktury JSK skorzystało 13 licencjonowanych przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- DB Schenker Rail Polska S.A.,
- PKP CARGO S.A.,
- CTL Logistics Sp. z o.o.,
- KP Kotłarnia S.A.,
- CTL Rail Sp. z o.o.,
- ITL PL Sp. z o.o.,
- Freightliner PL Sp. z o.o.,
- ZPiS Spedkoks Sp. z o.o.,
- Rail Polska Sp. z o.o.,
- PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- CTL Train Sp. z o.o.,
- STK S.A.,
- PHU LOKOMOTIV B.Plata.

III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych.

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

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

przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:

- linii kategorii A – a) 40-50, b) >15,
- linii kategorii B – a) 0-40, b) <15,

Przyjęte parametry dopuszczalnej prędkości technicznej linii kolejowych oraz średniodobowe natężenie ruchu pociągów są identyczne jak na rjp 2011/2012 i 2012/2013.

Utrzymanie przez JSK w kolejnym rozkładzie jazdy pociągów jednakowych kategorii linii kolejowych, zdaniem Prezesa UTK, dobrze służy stabilizacji funkcjonowania rynku kolejowego związanego ze udostępnianiem infrastruktury kolejowej, jak również zwiększa transparentność dokonanych kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

IV. Zasady pobierania opłat.

Zarządca, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

➤ może udzielić, na odrębny wniosek przewoźnika kolejowego uzasadniony rozwijaniem nowych usług kolejowych związanych z przeniesieniem przewozów z innych gałęzi transportu na sieć kolejową lub w przypadku ujawnienia się nowych potoków ładunków, które mogą korzystnie wpłynąć na efektywne wykorzystanie linii kolejowych, ograniczonej w czasie, ulgi w wysokości do 25% opłaty podstawowej, o której mowa w § 30 ust. 1a „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2013/2014”,

➤ będzie stosował określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadku pociągów dla których istnieje: potwierdzona konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu lub których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia,

➤ będzie pobierał opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego,

➤ przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych opłat przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 8,5%. Jej wysokość nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012 i 2012/2013. Ustalając wysokość planowanej marży zysku zarządca kierował się następującymi kryteriami:

- ograniczeniem ryzyk przedsiębiorcy, a więc ryzyka pominięcia kosztów, planowanych ex ante, których wcześniej nie można było przewidzieć, jak również ryzyka dekonunktury w gospodarce przekładającej się na regres wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych usługach,
- generowania nadwyżki finansowej na cele rozwojowe przedsiębiorcy.

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

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe:

➤ 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,

➤ opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 4, 6, 7 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

➤ opłat dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II ust. 1 i 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

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

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 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 2 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 przyjął identyczne jak dla rjp 2011/2012 i 2012/2013 przedziały mas brutto pociągów i 2 kategorie linii kolejowych.

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

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

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

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 2 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych przedziałów mas brutto pociągów i kategorii linii kolejowych, jak dla stawek określonych w dotychczas obowiązujących „cennikach”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od kilku lat, natomiast kategorie linii są identyczne jak w obowiązującym rjp 2012/2013.

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

- a. podzieleniu rocznych kosztów operacyjnych, na podstawie których skalkulowano stawki za minimalny dostęp do infrastruktury, proporcjonalnie do obciążenia kategorii linii kolejowej pracą eksploatacyjną wyrażoną w bruttonokilometrach,
- b. określeniu dla każdej kategorii linii średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów bezpośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania pracy przewozowej wyrażonej w bruttonach,
- c. określeniu dla każdej kategorii linii i każdego przedziału masy brutto pociągu, średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów pośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania, w każdym przedziale masy brutto pociągu, pracy przewozowej wyrażonej w bruttonach,
- d. wyznaczeniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki określonej w oparciu o koszty bezpośrednie i części stawki, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie.

Należy wskazać, iż przyjęta przez zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z ustaleniami prac Zespołu ds. stawek. Poziom stawek obrazuje rzeczywiste koszty dostarczenia usług dla przewidywanego zakresu udostępniania infrastruktury kolejowej.

Taki sposób kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury uznać należy za transparentny i niedyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego.

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 korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one wyższe o 5,42 % w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013 i wynoszących [REDACTED] mln zł oraz wyższe o 0,05 % 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, wyższe o 3,70% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDACTED] mln zł oraz niższe o 0,15% od wykonanych w 2012 r., wynoszących [REDACTED] mln zł, w tym:
 - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] mln zł, wyższe o 3,09% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł),

- a) utrzymania w wysokości [] mln zł, wyższe o 0,26 % od planowanych na rjp 2012/2013 ([] mln zł),
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [] mln zł, niższe o 4,55% od planowanych na rjp 2012/2013 ([] mln zł),
 - c) amortyzacja w wysokości [] mln zł, wyższa o 24,52 % od planowanej na rjp 2012/2013 ([] mln zł), zawierająca koszty amortyzacji tylko majątku własnego spółki;
- 2) koszty pośrednie w wysokości [] mln zł, wyższe o 6,48% od planowanych na rjp 2012/2013 ([] mln zł), zawierające koszty ogólnego zarządzania w części odpowiadającej usługom udostępniania.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych, wyrażoną w pociągokilometrach, zwanych dalej „pockm”, z podziałem na kategorie linii kolejowych, w łącznej wysokości [] pockm, większą o 0,21% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej [] pockm, a większą o 8,91% od wykonanej w 2012 r., wynoszącej [] pockm.

Według oświadczenia zarządcy, przyjęta na rjp 2013/2014 do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. z analizy informacji o długości sprzedanych w roku 2012 tras pociągów, jak również deklaracji Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A., zwanej dalej „JSW”, o ilości ładunków zaplanowanych do nadania na transport kolejowy.

Zaplanowanie przez zarządcę pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 w oparciu o informacje z wykonania w 2012 r. oraz dodatkowo w oparciu o planowane wielkości ładunków do nadania deklarowane przez JSW uznać należy za prawidłowe oraz zgodne z wytycznymi zgłoszonymi w trakcie prac, powołanego przez Prezesa UTK, Zespołu do spraw stawek jednostkowych opłat.

2. [] mln zł – to koszty usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy), wyższe o 3,70% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 ([] mln zł),
3. [] tys. zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy), bez zmian w stosunku do zaplanowanych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

Udziału kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach związanych z usługami podstawowymi, wynoszący 81,50% oraz udziału kosztów pośrednich na poziomie 18,50%, świadczy o poprawnie prowadzonej przez Zarządcę ewidencji księgowej ponoszonych kosztów związanych z działalnością udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez bezpośrednie przypisanie kosztów do określonych usług. Udziału kosztów pośrednich na poziomie 18,50%, w tym kosztów ogólnego zarządu, których nie da się bezpośrednio przypisać do działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury, a które przypisywane są na podstawie klucza rozliczeniowego, uznać należy za prawidłowy.

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 19,09% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,

- koszty utrzymania, stanowiące 33,07% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 29,34% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Koszty świadczenia usług dodatkowych oraz ilości usług zarządca zaplanował na poziomie analogicznym do planowanych na rjp 2012/2013.

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 66,09 zł i będzie wyższy o 3,49% w porównaniu do planowanego na rjp 2012/2013, wynoszącego 63,86 zł oraz niższy o 8,31% od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2012 r. (72,08 zł/pockm);
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosić:
 - minimalna 45,75 zł/pockm – wyższa o 1,13% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 45,24 zł/pockm,
 - maksymalna 89,83 zł/pockm – wyższa o 5,50% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 85,15 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 3,49% stawki sieciowej dla udostępnianych tras pociągów, w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika, wynika ze zmniejszenia planowanej pracy eksploatacyjnej o 0,21 % przy planowanych kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp wyższych o 3,70%.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa utrzymuje się na zbliżonym poziomie, od 60,98 zł/pockm na rjp 2011/2012, poprzez 63,86 zł/pockm na rjp. 2012/2013, do 66,09 zł/pockm na rjp 2013/2014. Duży wpływ na jej wysokość ma wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, która waha się 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.

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 dla usług za:

- korzystanie z torów do formowania składów pociągów – stawka 0,26 zł/bruttotonę,
- korzystanie z terminali kolejowych – stawka 0,01 zł/bruttotonę,
- korzystania z torów postojowych – stawka 12,08 zł/pociagogodzinę.

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 dla planowanych usług utrzymanie dotychczasowych mierników oraz wzrost wysokości stawek jednostkowych o:

- 4,00% dla usługi za dostęp do torów do formowania składów pociągów,
- 3,78% dla usługi za dostęp do torów postojowych.

Dla usługi za dostęp do terminali kolejowych utrzymano stawkę jednostkową w niezmienionej wysokości.

Wzrost stawki jednostkowej dla usług za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z torów do formowania składów pociągów oraz za korzystanie z torów postojowych wynika z ogólnego wzrostu planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej na poziomie 3,70% przy zachowaniu ilości planowanych usług na dotychczasowym poziomie.

X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych

Na rjp 2013/2014 Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla czterech usług, które będzie świadczyć przewoźnikom kolejowym.

Porównując planowane na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących na rjp 2012/2013 stwierdzono, że Zarządca dla wszystkich usług, tj.:

- udostępniania wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK – stawka 4,00 zł/stronę A4;
- przygotowania i przydzielenia trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy – stawka 1,50 zł/km trasy;
- wykonania dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną – stawka 22,00 zł/roboczogodzinę;
- udostępniania danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomaganie działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK) – stawka 94,00 zł/moduł aplikacji/miesiąc,

utrzymał wysokość stawek na dotychczasowym poziomie, obowiązującym w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2012/2013.

Utrzymanie przez Zarządcę stawek jednostkowych świadczonych usług dodatkowych na dotychczasowym poziomie nie powoduje u przewoźników kolejowych wzrostu opłat ponoszonych w związku z korzystaniem z tych usług. Zdaniem Prezesa UTK jest to dobry krok w kierunku stabilizacji rynku kolejowego, jak również umożliwienia przewoźnikom

Strona 9 z 12

lepszego planowania działalności transportowej oraz zawierania długoterminowych umów z klientami.

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 104,66% – (plan ██████ mln zł, wykonanie ██████ mln zł,
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 88,54% – plan ██████ pockm, sprzedaż ██████ pockm.).

Zrealizowanie zaplanowanej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 kosztów udostępniania infrastruktury oraz pracy eksploatacyjnej w powyższych wielkościach wskazuje na przeszacowanie, na etapie kalkulacji stawek jednostkowych opłat, potrzeb przewozowych przewoźników kolejowych jak również na niedoszacowanie kosztów ponoszonych przez Zarządcę w związku z udostępnianiem infrastruktury kolejowej.

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.

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

XII. Podsumowanie.

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez Zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych stwierdzono, że wzrost stawki sieciowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 jest związany z nieznacznym zwiększeniem planowanej pracy eksploatacyjnej, przy zwiększonych kosztach udostępniania infrastruktury kolejowej.

Utrzymanie na niezmiennym poziomie marży zysku stanowiącej zabezpieczenie Zarządcy przed ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością gospodarczą świadczy o działaniach Zarządcy mających na celu stabilizację lokalnego rynku przewozów kolejowych oraz ochronę przewoźników przed nadmiernym i nieuzasadnionym wzrostem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

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.

Uwzględnienie przez Zarządcę, w związku z dynamicznie zmieniającymi się procesami produkcyjnymi, struktury potoków ładunków nadawanych przez JSW na transport kolejowy przy planowaniu wielkości pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2013/2014, uznać należy za właściwe działanie Zarządcy zmierzające do urealnienia wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej.

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

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

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

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 Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 2013/2014

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

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 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 kolejowej	
	Kat.B	Kat.A
$M \leq 200$	45,75	55,95
$200 < M \leq 800$	52,26	60,68
$800 < M \leq 2\ 000$	55,89	65,29
$2\ 000 < M \leq 2\ 400$	62,95	76,57
$M > 2\ 400$	75,27	89,83

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

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
1	Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	bruttotona	0,26
2	Korzystanie z terminali kolejowych	bruttotona	0,01
3	Korzystanie z torów postojowych	pociągodzina	12,08

II. Stawki jednostkowe usług dodatkowych

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