

Warszawa, dnia 28 czerwca 2012 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

Krzysztof Dyl

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

ul. Morska 350A
81-002 Gdynia

DECYZJA nr DRRK-WKL-9110-03/12

Na podstawie art. 33 ust. 8, 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”) i § 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274, zwanego dalej „rozporządzeniem”) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”) i w nawiązaniu do wniosku z dnia 6 marca 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, złożonego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni

zatwierdzam

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i ust. 11, art. 34 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni przy ul. Morskiej 350A (zwanego dalej „PKP SKM” lub „zarządca”) na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem nr SKMEI 1-070-07/12 z dnia 6 marca 2012 r. zarządca infrastruktury kolejowej PKP SKM wystąpił, na podstawie § 16 rozporządzenia, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r.

W dniu 15 marca 2012 r. pismem Nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(01-KB) Urząd Transportu Kolejowego (zwany dalej „UTK”), na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 Kpa, w związku z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust.1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 - 8 ustawy zawiadomił zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP SKM na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

W dniu 5 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(02-KB), na podstawie art. 36 § 1 Kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomiono zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

W dniu 26 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(03-MŚ), na podstawie art. 36 § 1 Kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomiono zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

W dniu 8 maja 2012 r. wystąpiono e-mail'em, nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(04-MŚ), do zarządcy o dodatkowe wyjaśnienie dotyczące dofinansowania na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub Funduszu Kolejowego na rozkład jazdy pociągów 2012/2013. Stosowne wyjaśnienie zarządca przesłał w dniu 9 maja 2012 r.

W dniu 28 maja 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(05-MŚ) zawiadomiono zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

W dniu 12 czerwca 2012 r. wystąpiono do PKP SKM o złożenie dodatkowych wyjaśnień. Zarządca przesłał żądane informacje w dniu 14 czerwca 2012 r.

W dniu 18 czerwca 2012 r. wystąpiono do PKP SKM o uzasadnienie zmian planowanych kosztów pośrednich.

Pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-03/12(07-MŚ) z dnia 25 czerwca 2012 r. powiadomiono zarządcę, że jako Stronie postępowania, przed wydaniem decyzji, przysługuje jej prawo do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje

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

O wszczęciu postępowania z urzędu lub na żądanie jednej ze stron zawiadamia się, w myśl art. 61 § 4 Kpa, wszystkie osoby będące stronami w sprawie. Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ

administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy, 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 § 16 ust. 1 rozporządzenia zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt:

- 1) stawek jednostkowych opłaty podstawowej;
- 2) stawek opłat za usługi wymienione w części II Załącznika do ustawy.

Do projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca dołącza (§ 16 ust. 2 rozporządzenia) wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, a także zasady przyznawania ulg w opłacie.

Na żądanie przewoźnika zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

W myśl § 16 ust. 4 rozporządzenia stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy, Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy. Prezes UTK na podstawie § 17 ust. 1 rozporządzenia odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy.

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.

Sprawdzono sposób kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, nie badając informacji źródłowych.

W związku z powyższym rozpatrzone zostały następujące zagadnienia:

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

Zgodnie z § 16 ust 1 rozporządzenia zarządca przedłożył projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej, do którego dołączył wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem

im stawek dla pociągów oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, a także zasady przyznawania ulg w opłacie (§ 16 ust. 2 rozporządzenia). Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Żaden z przewoźników kolejowych nie wystąpił z wnioskiem o umożliwienie zapoznania się z projektem stawek jednostkowych opłat, a także wykazem linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej zarządcy PKP SKM

PKP SKM zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 31,084 km. Jest to linia kolejowa według klasyfikacji przewozów pierwszorzędna, normalnotorowa, dwutorowa (tory nr 501 i 502), zelektryfikowana napięciem 3000 V prądu stałego, wyposażona w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pasażerskiego. Sumaryczna długość obu torów wynosi 62,168 km.

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

Na linii kolejowej nr 250 znajduje się 21 stacji/przystanków osobowych z 23 peronami o długości od 195 m do 254 m.

W 2011 r. z infrastruktury zarządcy skorzystało 4 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie, których udziały w całkowitej pracy eksploatacyjnej wyniosły:

- | | |
|--------------------------|--|
| ➤ PKP IC S.A. – 1,09 % | ➤ Arriva PR Sp. z o.o. – 0,01 % |
| ➤ PR Sp. z o.o. – 4,03 % | ➤ PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. – 94,87 % |

III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych

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

- dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów pasażerskich od [REDAKTOWANO] km/godz.,
- średniodobowe natężenie ruchu pociągów – [REDAKTOWANO] pociągów/dobę.

Przyjęte parametry określające kategorię linii kolejowej są identyczne jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów na 2011/2012.

Zdaniem Prezesa UTK, utrzymanie przez zarządcę przez kolejne rozkłady jazdy pociągów takich samych parametrów kategorii linii kolejowych 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) podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków, o których mowa w art. 34 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy,
- nie przewiduje (w myśl art. 34 ust. 2 ustawy) przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1 -3 ustawy,
- nie przewiduje stosowania współczynników zwiększających stawki jednostkowe, o których mowa w § 11 rozporządzenia,
- będzie pobierał opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego,
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz za usługi związane z dostępem do urządzeń obsługi pociągów zarządca 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 zarządcę, w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2012/2013, od naliczania marży zysku do opłat za świadczone usługi (wobec marży zysku dla rjp 2011/2012 w wysokości █████) stanowi pozytywny bodziec stymulujący rozwój przewozów pasażerskich w rejonie działania zarządcy.

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat:

- podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 3, 7 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy.

Zarządca nie określił stawek jednostkowych za usługi dodatkowe, o których mowa w części II załącznika do ustawy, gdyż oświadczył, że ze względu na specyfikę budowli, instalacji oraz wyposażenia stacji Gdynia Cisowa Postojowa nie ma możliwości ich realizacji, ponieważ stacja ta została zaprojektowana do celów związanych z utrzymaniem specyficznego taboru kolejowego, tj. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, EN 71 i EW 58. Zarządca nie posiada na swoim

terenie stacji paliw. Na linii kolejowej nr 250 ani na stacji Gdynia Cisowa Postojowa nie ma warunków technicznych umożliwiających podgrzewanie składów pociągów. W związku ze specyfiką linii nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, która przeznaczona jest tylko do przewozów pasażerskich, nie występuje na niej transport ładunków niebezpiecznych. W związku z powyższym zarządca nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 11.

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

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

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności,
- pracę eksploatacyjną określoną dla jednej kategorii linii i jednego rodzaju pociągu – pasażerskiego, z podziałem na przedziały mas brutto.

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 2013 roku.

Zarządca 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 rozkłady jazdy pociągów 2009/2010, 2010/2011 i 2011/2012 oraz jedną kategorię linii kolejowej, określoną w oparciu o identyczne parametry, jak przyjęte na rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

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

Zarządca oświadczył, że nie przewiduje dotacji na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącej z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy, 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 przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od 3 lat.

Przyjęta przez zarządcę metodyka 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 najcięższego pociągu kursującego po linii nr 250 (850 ton) jako granicznej masy dla przedziału $m > 600$ t,
3. wyznaczeniu współczynnika β (koszt bruttotonokilometra) przy założeniu, że suma iloczynów dla wszystkich przedziałów masowych: ilość pociągokilometrów • masa graniczna przedziału masy • współczynnik β = planowanym na 2013 rok kosztom świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
4. wyznaczony w ten sposób współczynnik β wyniósł 0,022715019,
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 ton i współczynnika β .

Należy wskazać, iż przyjęta przez zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek. Choć zarządca nie był zobowiązany do ich stosowania to jednak wykorzystanie przez niego, w toku kalkulacji stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy 2012/2013, uwag zgłaszanych przez uczestników w trakcie prac Zespołu należy uznać za przejaw dobrej woli oraz chęci ustalania stawek jednostkowych opłat w sposób transparentny i nie dyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego.

VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Planowaną bazę kosztową na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 zarządca opracował w oparciu o następujące dokumenty:

1. Plan działalności Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rok 2012;
2. Plan amortyzacji środków trwałych, wygenerowany przez program służący do ewidencji środków trwałych;
3. Projekt Planu Funduszu wynagrodzeń na rok 2013;
4. Plan rzeczowo – finansowy nakładów inwestycyjnych w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej w ramach projektu inwestycyjnego „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”;

5. „Raport o inflacji. Listopad 2011” opublikowany przez Narodowy Bank Polski – dotyczy planowanego wskaźnika inflacji.

Planując koszty do kalkulacji stawek jednostkowych opłat związanych z udostępnianiem infrastruktury przewoźnikom kolejowym zarządca uwzględnił:

- a) wysokość planowanego na 2013 rok wskaźnika inflacji w wysokości 2,8 % ogłoszonego przez NBP w listopadzie 2011 roku w Raporcie o inflacji;
- b) koszty usług świadczonych przez firmy zewnętrzne na podstawie odrębnych umów z wykonawcami (utrzymanie urządzeń elektroenergetycznych – wzrost o 3,3 %, urządzeń sieci trakcyjnej – wzrost o 16,3 %, sprzątnięcia peronów – planowany wzrost o 13,8 %);
- c) koszty wynagrodzeń pracowniczych i składek ZUS (oszacowane na podstawie projektu Planu Funduszu Wynagrodzeń, w tym wynagrodzeń osobowych i bezosobowych – wzrost o 5,7 %;
- d) planowany wzrost kosztów energii, w tym energii elektrycznej na poziomie 10,6 %,

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości [REDAKTOWANO] zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2013 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one wyższe o 9,79 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012 i wynoszących [REDAKTOWANO] zł oraz wyższe o 6,54 % w stosunku do wykonania w 2011 r. wynoszącego [REDAKTOWANO] zł. Zarządca zaplanował:

1. [REDAKTOWANO] 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 4,24 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDAKTOWANO] zł oraz wyższe o 3,32 % od wykonanych w 2011 r., wynoszących [REDAKTOWANO] zł, w tym:
 - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższe o 1,96 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł) oraz wyższe 0,64 % od wykonanych w 2011 roku ([REDAKTOWANO] zł):
 - a) utrzymania w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższe o 5,37 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł) oraz niższe 2,69 % od wykonanych w 2011 roku ([REDAKTOWANO] zł);
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDAKTOWANO] zł, wyższe o 17,29 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł) oraz niższe o 4,08 % od wykonanych w 2011 roku ([REDAKTOWANO] zł);
 - c) amortyzacja w wysokości [REDAKTOWANO] zł, niższa o 16,52 % od planowanej na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANO] zł) oraz wyższa o 15,67 % od wykonanej w 2011 roku ([REDAKTOWANO] zł). Wielkość planowanej na 2013 rok amortyzacji oszacowano na podstawie *Planu amortyzacji* wygenerowanego przez program służący ewidencji

środków trwałych. W *Planie amortyzacji* uwzględniono przyszłe odpisy amortyzacyjne związane z oddaniem do eksploatacji nowych środków trwałych w 2012 i 2013 roku;

- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 27,08 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 11,79 % od wykonanych w 2011 roku ([REDACTED] zł).

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

- długość sprzedanych tras pociągów w roku 2011,
- zaznaczające się tendencje zmian planowanej i wykonanej pracy przewozowej w ubiegłych latach,
- zapotrzebowania przewoźników na przewozy na 2013 rok.

Zarządca zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów pasażerskich w łącznej wysokości [REDACTED] pockm, niższą o 2,27 % od zaplanowanej na rjp 2011/2012 ([REDACTED] pockm) oraz niższą o 0,18 % od wykonanej w 2011 r. ([REDACTED] pockm).

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

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.

2. [REDACTED] 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 24,76 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 14,60 % od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł).

Utrzymaniem porządku i czystości na peronach oraz pozostałych terenach zewnętrznych należących do PKP SKM zajmuje się firma zewnętrzna wyłoniona w drodze postępowania przetargowego. Koszt usługi określony został w umowie z wykonawcą.

Do kalkulacji stawek jednostkowych usługi podstawowej związanej z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 zarządca przyjął:

- 1) ilość zatrzymań przy krawędzi peronu – [REDACTED],
- 2) sumaryczny współczynnik zajętości torów – [REDACTED].

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 wynosi u zarządcy 73,95 %, a kosztów pośrednich 26,05 %.

Do zbudowania planowanej bazy kosztowej na 2012/2013 zarządca skorzystał z wytycznych wypracowanych w trakcie prac Zespołu ds. stawek. W porównaniu do bazy kosztowej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 z kosztów pośrednich wykluczono i przeniesiono do kosztów bezpośrednich koszty amortyzacji, natomiast do kosztów pośrednich przeniesiono w całości koszty Straży Ochrony Kolei SKM oraz koszty utrzymania, eksploatacji i napraw maszyn i urządzeń do prac torowych.

Nieznaczne obniżenie udziału kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury na zbliżonym poziomie jak dla rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, wynika z wytycznych tworzenia bazy kosztowej do kalkulacji stawek jednostkowych opłat. Struktura planowanych kosztów bezpośrednich świadczy o poprawie prowadzonej przez zarządcę ewidencji księgowej ponoszonych kosztów związanych z działalnością udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez ich bezpośrednie przypisanie do nośników kosztów. Koszty pośrednie, stanowiące koszty ogólnego zarządu firmy (zarządca i przewoźnik), których nie da się bezpośrednio przypisać do działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury, przypisywane są na podstawie klucza rozliczeniowego.

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 30,59 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 25,60 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty amortyzacji, stanowiące 17,76 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Takie działania zarządcy zwiększają transparentność zastosowanej metody kalkulacji i przejrzystość przyjmowanych do kalkulacji danych i ich alokacji.

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 2012/2013 będzie wynosić 6,73 zł i będzie wyższy o 6,67% w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 6,31 zł oraz o 3,51 % wyższy od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2011 r. (6,50 zł/pockm);

- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich będzie wynosić:
 - minimalna 3,41 zł/pockm – wyższa o 4,92 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 3,25 zł/pockm,
 - maksymalna 19,31 zł/pockm – wyższa o 5,00 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 18,39 zł/pockm.

Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, przyporządkowane jednej kategorii linii i poszczególnym przedziałom masy brutto, określone na takich samych zasadach, jak dla obecnego rozkładu jazdy pociągów, wzrastają od 4,92 % dla przedziału masowego $M \leq 150$ t do 5,02 % dla przedziału $250 < M \leq 350$ t.

Planowany na 2013 r. wzrost stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla udostępniane trasy pociągów, wynika ze wzrostu planowanych kosztów związanych z minimalnym dostępem o 4,24 % przy niewielkim zmniejszeniu planowanej pracy eksploatacyjnej o 2,27 %.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa za minimalny dostęp do infrastruktury wynosiła: od 5,94 zł/pockm na rjp 2010/2011, poprzez 6,31 zł/pockm na rjp. 2011/2012, do 6,73 zł/pockm na rjp 2012/2013 przy zaplanowanej odpowiednio pracy eksploatacyjnej – ██████████ pockm na rjp 2010/2011, ██████████ pockm na rjp 2011/2012 i ██████████ pockm na rjp 2012/2013.

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

Analogicznie jak w aktualnie obowiązującym cenniku na rjp 2011/2012 zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla dwóch usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat dla usług dostępu i korzystania z:

- peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 – stawka 2,21 zł/zatrzymanie,
- torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich – stawka 0,22 zł/mgodz.

Porównując planowane na rjp 2012/2013 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów do aktualnie obowiązujących, stwierdzono obniżenie stawki jednostkowej dla usługi związanej z zatrzymaniem przy krawędzi peronu o 5,56 % (z 2,34 zł/zatrzymanie do 2,21 zł/zatrzymanie) oraz wzrost stawki dla usługi korzystania z torów postojowych o 57,14 % (z 0,14 zł/godz. do 0,22 zł/godz.)

X. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2011 roku

Porównując poniesione w 2011 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonaną pracą eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2010/2011, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 107,16 % – (plan ██████████ zł, wykonanie ██████████ zł,

- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 97,90 % – (plan ██████████ pockm, wykonanie ██████████ pockm.).

Zarządca planuje pracę eksploatacyjną 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.

XI. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych uznano, że skalkulowane i przedstawione w złożonym projekcie stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 oraz fakt odstąpienia od pobierania marży zysku świadczą o pozytywnych działaniach zarządcy mających na celu ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem poziomu opłat pobieranych od przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz stanowią próbę stymulacji lokalnego rynku przewozów kolejowych.

Uwzględnienie w planowaniu wielkości pracy eksploatacyjnej, przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, tendencji zmian zaplanowanej i wykonanej w ubiegłych latach pracy eksploatacyjnej, wykonania w ostatnim zamkniętym roku kalendarzowym oraz zgłoszonych zapotrzebowań przewoźników na 2013 rok uznać należy za właściwe działania zarządcy zwiększające transparentność dokonanej kalkulacji.

Zarządca umożliwił przewoźnikom kolejowym (w myśl §16 ust. 3 rozporządzenia) zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Żaden z przewoźników kolejowych nie skorzystał z przysługującego mu prawa i nie wystąpił z wnioskiem o umożliwienie zapoznania się z projektem, a także wykazem linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi.

Prezes UTK odbiera złożone przez zarządcę oświadczenie o odstąpieniu od naliczania marży zysku za świadczone, w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2012/2013, usługi jako krok w kierunku ochrony rynku kolejowego przed nieuzasadnionym wzrostem poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury oraz właściwego kształtowania relacji pomiędzy zarządcą a przewoźnikami korzystającymi z jego infrastruktury.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 8 ustawy, jak również przepisu § 16 ust. 4 rozporządzenia,

zobowiązującego zarządcę do skalkulowania stawek jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

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

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rjp 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

- A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pockm
- B. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

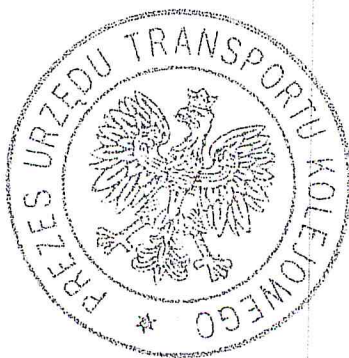
Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 14 ust. 5 ustawy).

Otrzymuje:

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście Sp. z o.o.

ul. Morska 350A
81-002 Gdynia



z up. PRZESIA
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Krzysztof Bamaszek
WICEPREZES

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rjp 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pockm

Całkowita masa brutto pociągu [t]	kategoria linii [1]
$M \leq 150$	3,41
$150 < M \leq 250$	5,68
$250 < M \leq 350$	7,95
$350 < M \leq 600$	13,63
$M > 600$	19,31

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	2,21
2	Dostęp do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich	m/godz	0,22