

IUS3s-3610-20-4/11

**Komentarze członków Zespołu ds. stawek  
reprezentujących PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do pytań opublikowanych na  
stronach internetowych UTK po spotkaniu w dniu 19 sierpnia 2011 r.**

**Tematyka dot. bazy kosztowej**

1. Ujęcie kosztów infrastruktury kolejowej o znaczeniu wyłącznie obronnym

Zasadność kwalifikacji kosztów linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym była m.in. tematem postępowania administracyjnego w zakresie złożenia stosownych wyjaśnień dotyczących kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 11.12.2011 r. Pan Filip Dopierala - pełnomocnik PKP PLK S.A. przedłożył następujące wyjaśnienia:

„Zgodnie z art. 38 Ustawy o transporcie kolejowym, z budżetu państwa są finansowane inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Zgodnie z zapisami umowy na dotację budżetową na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej, której załącznikiem jest wykaz linii Id-12 (zawiera także wykaz linii o znaczeniu wyłącznie obronnym) PLK finansuje z dotacji budżetowej część kosztów remontów i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Dotacja ta pomniejsza koszty i wysokość opłat za dostęp przez przewoźników do infrastruktury kolejowej.

Biorąc powyższe pod uwagę, zdaniem PKP PLK S.A. zasadnym jest wliczanie kosztów linii obronnych do stawek dostępu w wysokości nie pokrywanej przez budżet państwa”

Jednocześnie należy podkreślić, że PKP PLK S.A. co roku występuje do Ministerstwa Infrastruktury o uwzględnienie w wydatkach budżetu państwa m.in. dotacji celowej na dofinansowanie remontów eksploatacji, utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Pomimo wystąpień Spółka nie otrzymuje dotacji celowej.

2. Ujęcie kosztów związanych z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych

Podobnie jak w przypadku dotacji celowej na utrzymanie linii o znaczeniu wyłącznie obronnym PKP PLK S.A. wystąpiła z wnioskiem do Skarbu Państwa za pośrednictwem Ministra Infrastruktury o normalizację rachunkowości Spółki (Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69) za 2012 r. Najważniejszą kwestią w celu realizacji prawa UE jest podjęcie przez rząd działań zmierzających do tego by koszty budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i obsługi skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi zostały podzielone proporcjonalnie pomiędzy zarządców infrastruktury kolejowej i zarządców infrastruktury drogowej. Przyjmując powyższe założenia PKP PLK S.A. wystąpiła o rekompensatę stanowiącą 50% wydatków planowanych do poniesienia na utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych pomniejszonych o korzyści jakie PKP PLK S.A. uzyska poprzez ujęcie w stawkach dostępu kosztów utrzymania przejazdów.

Należy także podkreślić, że z uwagi na brak przepisów prawa polskiego, umożliwiających podmiotom uprawnionym wykonywanie uprawnień przyznanych im przepisami

Rozporządzenia nr 1192/69 mogą wystąpić istotne trudności w faktycznej możliwości pozyskania środków finansowych z tyt. rozporządzenia o normalizacji rachunkowości.

Biorąc powyższe pod uwagę, do momentu wprowadzenia w życie aktów wykonawczych do rozporządzenia i faktycznego przekazywania należnych subwencji dla PKP PLK S.A. nie ma możliwości wyłączenia z bazy kosztowej stanowiącej podstawę do określenia stawek dostępu kosztów przejazdów kolejowo-drogowych.

### 3. Projekcja bazy kosztowej

Z uwagi na to, że proces planowania kosztów stanowiących podstawę do wyznaczenia stawek opłaty podstawowej i opłat dodatkowych rozpoczyna się w grudniu rok wcześniej niż moment obowiązywania nowego cennika projekcje bazy kosztowej uwzględniają informacje o prognozowanych kosztach (dane te służą głównie celom analitycznym, weryfikacyjnym, porównawczym). Należy podkreślić, że proces planowania podlega wielokrotnym iteracjom wobec czego ostatnia wersja planu z reguły uwzględnia informacje za zamknięty rok obrachunkowy bądź uwzględnia wersję sprawozdania, które nie będzie podlegać zmianom w zakresie danych wrażliwych z punktu widzenia ustalania bazy do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych

### 4. Zasada koncepcji efektywnego przedsiębiorcy

PKP PLK S.A. zgadza się z zasadą że wszelkie nieefektywności należy eliminować, optymalizować przebieg procesów gospodarczych i wykorzystanie dostępnych zasobów oraz zmierzać do uproszczeń w strukturze organizacyjnej. Wyrazem poparcia dla wyżej przedstawionych zasad są planowane do przeprowadzenia inicjatywy w formie usprawnień kosztowych czy organizacyjnych. Należy mieć jednak na względzie, że działalność Spółki realizowana jest nie tylko w oparciu o rynkowe zasady wynikające z kodeksu spółek handlowych, ale także musi uwzględniać strategie i kierunki działań wyznaczone przez właścicieli dla narodowego zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej. PKP PLK S.A. jest także ważnym ogniwem polityki transportowej państwa. Aktualnie Spółka utrzymuje, zarządza, administruje siecią kolejową ok. 22 tys. km (w tym ok. 3 tys. linii niewykorzystywanych gospodarczo), natomiast zbiór linii o największym jednostkowym przychodzie na 1 km linii, dla których następuje zrównanie sumarycznych przychodów i kosztów to ok. 7 tys. km. Koncepcja efektywnego przedsiębiorcy funkcjonującego w warunkach konkurencyjnego rynku obligowałaby do ograniczenia sieci kolejowej wyłącznie do linii rentownych lub takich, które po pewnych zmianach kosztowych, organizacyjnych mogłyby stać się rentowne. Podejście takie w efekcie istotnie ograniczyłoby ofertę, a w konsekwencji miałyby wpływ na sektor transportowy, społeczeństwo i gospodarkę. Z powyższego wynika, że zarządca infrastruktury narodowej w naturalny sposób nie może kierować się wyłącznie zasadami rynkowymi.

Mając na względzie powyżej przedstawioną argumentację, zdaniem PKP PLK S.A. ocena wysokości kosztów zarządcy infrastruktury w kontekście użycia koncepcji przedsiębiorcy efektywnego nie powinna być stosowana z uwagi na oczywiste ograniczenia.

### 5. Benchmarki

Zdaniem PKP PLK S.A. benchmarki powinny stanowić wzorce i motywować właścicieli do podejmowania celów długofalowych i strategicznych zmian, nie mogą jednakże być wyznacznikiem dla poziomu ponoszonych kosztów przez zarządców.

Na poziom benchmarków zewnętrznych wpływ mają poziom rozwoju gospodarczego regionu, warunki gospodarcze, geograficzne, demograficzne, geologiczne, społecznościowe, historia, przynależność do strefy EURO i wiele innych. I tak dla przykładu należy się spodziewać, że poziom zatrudnienia na km linii w stosunku do wysokorozwiniętych państw UE w PKP PLK S.A. będzie nieporównywalny z uwagi na nieporównywalny poziom zautomatyzowania ruchu kolejowego. Taki benchmark może stanowić dla właścicieli istotną wskazówkę i być uwzględniany w planowaniu długoterminowym, jednakże zarządca przedkładając do akceptacji cennik nie ma wpływu na pewne zdarzenia, które mogą trwać latami.

PKP PLK S.A. stoi na stanowisku, że znacznie bardziej wartościowym z punktu widzenia także przewoźników będzie systematyczna realizacja kierunków rozwoju i działań wyznaczonych dla zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej.

#### 6. Amortyzacja dla potrzeb kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej

W PKP PLK S.A. m. in. z uwagi na wysoki i zwiększający się udział kosztów amortyzacji w kosztach kwalifikowanych do stawek dostępu zmieniono sposób amortyzacji środków trwałych. Od 2008 r. dla środków trwałych stosuje się indywidualne stawki amortyzacyjne (ok. 80% wartości środków trwałych). Przejście na indywidualne stawki amortyzacyjne wiązało się z weryfikacją ekonomicznej użyteczności aktywów, a tym samym obniżyło wysokość miesięcznych i rocznych odpisów amortyzacyjnych.

Należy jednak podkreślić, że z uwagi na prowadzone na szeroką skalę inwestycje, koszty amortyzacji kwalifikowane do kalkulacji stawek dostępu średniorocznie będą wzrastać o ok. 200 mln zł

Propozycja ujednoczenia stawek amortyzacyjnych dla poszczególnych grup środków trwałych, zdaniem PKP PLK S.A. jest zbyt daleko idącą ingerencją. Każdy zarządca powinien mieć możliwość samodzielnego podejmowania decyzji o ekonomicznej przydatności aktywów co gwarantuje ustawa o rachunkowości.

#### 7. Dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące od jednostek samorządu terytorialnego

Zdaniem PKP PLK S.A., jeżeli w przyszłości wystąpią dotacje na utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z innych źródeł niż Skarb Państwa, a ich wysokość na lata następne będzie gwarantowana umowami wieloletnimi, to dotacje te powinny pomniejszać planowane koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek dostępu.