

Warszawa, dnia 10 maja 2012 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

UBB Polska Sp. z o.o.
ul. Siemiradzkiego 18
72-600 Świnoujście

DECYZJA nr DRRK-WKL-9110-04/12

Na podstawie art. 33 ust. 8 w zw. 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”) oraz § 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 UBB Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2012/2013

zatwierdzam

stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługę wymienioną w części I ust. 1 Załącznika do ustawy świadczone przez zarządcę infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnioną w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem przewodnim z dnia 6 marca 2012 r. kancelaria prawna Wardyński i Wspólnicy sp. k. działająca w oparciu o złożone pełnomocnictwo, jako pełnomocnik zarządcy infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. (zwanego dalej „Zarządcą” bądź „UBB”) na podstawie § 16 rozporządzenia przedłożyła projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na odcinku granica państwa – Świnoujście Centrum, obowiązujących od dnia 9 grudnia 2012 r.

Wobec powyższego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (zwany dalej „Prezesem UTK”) działając na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 Kpa w zw. z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust.1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 - 8 ustawy oraz pismem z dnia 15 marca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(01-KB) zawiadomił UBB o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej – zarządzanej przez UBB na rozkład jazdy pociągów (zwany dalej „rjp”) 2012/2013.

Pismem z dnia 5 kwietnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(02-KB) Prezes UTK, na podstawie art. 36 § 1 Kpa w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy zawiadomił UBB o niezafatwieniu sprawy w terminie, wskazując przewidywany termin załatwienia do dnia 30 kwietnia 2012 r.

Drogą poczty elektronicznej (korespondencja e-mail z dnia 11 kwietnia 2012 Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(03-JG) pozyskano potwierdzenie o nieświadczeniu przez UBB usługi dostępu do urządzeń i usług dodatkowych.

Do postępowania włączono materiały i analizy zgromadzone i opracowane przez UTK oraz analizy do wniosku UBB na rjp 2012/2013 Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(04-JG).

Drogą poczty elektronicznej (korespondencja e-mail z dnia 17 kwietnia 2012 Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(05-JG) oraz e-mail z dnia 19 kwietnia 2012 Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(06-JG) pozyskano wyjaśnienia w sprawie wzrostu kosztów planowanych na rjp 2012/2013 w stosunku do wykonanych w 2011 r. oraz w sprawie wysokości planowanej marży zysku.

Pismem z dnia 16 kwietnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-04/12(07-JG) Prezes UTK poinformował UBB, w myśl art. 10 § 1 kpa, o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do materiałów zgromadzonych w sprawie. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz obowiązujące akty prawne 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 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 § 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 z wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 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 (§ 16 ust. 4 rozporządzenia).

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 zgodnie § 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 zgromadzone dokumenty pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy. Sprawdzone 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

Zarządca zgodnie z § 16 ust 1 rozporządzenia przedłożył projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, 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 przewoźnikowi kolejowemu UBB GmbH zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Przewoźnik zapoznał się z projektem i nie wniósł uwag.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej UBB

Infrastruktura Zarządcy składa się z jednej linii kolejowej na odcinku Ahlbeck Grenze – Świnoujście o długości 1,4 km, jest przedłużeniem niemieckiej sieci kolejowej i na terytorium Polski nie łączy się z żadną inną siecią kolejową. Z infrastruktury Zarządcy korzysta tylko jeden przewoźnik pasażerski. Po linii będą kursowały, eksploatowane przez UBB GmbH, nowoczesne niskopodłogowe spalinowe autobusy szynowe typu GTW 2/6 Bombardier.

III. Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej i oznaczył ją jako „kat. A” przyjmując następujące parametry:

- 1) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów pasażerskich wynoszącą [REDACTED] km/godz.,
- 2) średniodobowe natężenie ruchu pociągów na odcinku kolejowym wynoszące [REDACTED] przejazdów pociągów.

Przyjęte parametry kategoryzacji linii kolejowej są identyczne jak w obowiązującym na 2011/2012 rozkładzie jazdy pociągów. Zarządca dostosował zarządzaną linię kolejową do potrzeb wynikających z zapotrzebowania rynku.

IV. Zasady pobierania opłat

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

- nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków na: powiększenie niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej oraz podwyższenia międzynarodowych kolejowych przewozów towarów, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy,
- nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej, w celu: rozwijania nowych usług, korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpiły oszczędności kosztów zarządzania, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy,
- 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 5%. W myśl § 13 rozporządzenia, zarządca infrastruktury określa opłaty podstawowe i dodatkowe w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%. Wysokość marży zysku przyjęta przez UBB nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012. Planowana marża zysku została ustalona zgodnie z przyjętym modelem biznesowym Spółki. Z doświadczeń UBB GmbH wynika, że przyjęta wielkość marży zysku będzie stanowiła zabezpieczenie pokrycia kosztów działalności Spółki przy uwzględnieniu niepewnej koniunktury gospodarczej kraju i wynikającym z tego ryzyku zachwiania kontynuacji działalności gospodarczej. Ryzyko to jest spotęgowane niebezpieczeństwem wystąpienia różnic kursowych walut, ponieważ UBB spółką polską, która rozlicza się zarówno w PLN, jak również w EUR (np. czynsz dzierżawny płacony jest na rzecz UBB GmbH w EUR), jak również z ryzykiem prawnym, podatkowym i operacyjnym, związanym z prowadzeniem działalności spółki należącej do niemieckiej grupy DB na rynku polskim. Ponadto, z zarządzanej linii korzysta tylko jeden przewoźnik niemiecki, zachodzi więc ryzyko wynikające ze współpracy podmiotów z siedzibą w różnych krajach. Wysokość marży zysku nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012. 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. Zarządca powinien dostosować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w interesie społecznym oraz 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.

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

Zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmującej usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust.3a pkt 1 ustawy.

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

Na podstawie § 8 ust. 1 rozporządzenia do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, zarządca przyjął:

- koszty bezpośrednie, obejmujące:

- koszty utrzymania,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
- koszty pośrednie działalności;
- pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7 rozporządzenia.

Zarządca nie uwzględnił w kalkulacji kosztów amortyzacji, ponieważ nie przewiduje się odpisów amortyzacyjnych z uwagi na nieposiadanie przez UBB środków trwałych. Zarządzana przez UBB część infrastruktury kolejowej jest dzierzawiona od spółki-matki UBB GmbH, będącej właścicielką nieruchomości i urządzeń;

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. Zarządzana przez niego infrastruktura kolejowa jest nowowytbudowana i nie wymaga nakładów inwestycyjnych.

Zarządca przedstawił na podstawie § 8 ust. 2 rozporządzenia stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii i jednego przedziału masy brutto pociągu.

Zarządca przyjął identyczny jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 przedział masy brutto pociągu i kategorię linii kolejowej.

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

Zarządca nie określił stawek jednostkowych opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 Załącznika do ustawy oraz stawek jednostkowych za usługi dodatkowe i pomocnicze, wymienione w części II Załącznika do ustawy gdyż nie będzie ich świadczyć przewoźnikom kolejowym.

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 przedłożył, w myśl § 8 ust. 2 rozporządzenia, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii, oznaczonej symbolem Kategoria A i dla jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągu, tj. ██████████, analogicznie jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012.

W związku z udostępnianiem zarządzanej linii kolejowej tylko dla ruchu pasażerskiego przedłożona stawka jest określona dla pociągów pasażerskich, o których mowa § 7 rozporządzenia.

Przyjęta przez zarządcę metodyka wyliczenia ww. stawki polegała na rozłożeniu planowanych na 2013 rok kosztów udostępniania infrastruktury na całkowitą pracę eksploatacyjną planowaną na rjp 2012/2013.

VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Planowane na rjp 2012/2013 łączne koszty, związane z przewidywanym zakresem udostępniania infrastruktury kolejowej (§ 13 rozporządzenia) przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej wynoszą [REDAKTOWANE], są identyczne jak koszty planowane na rjp 2011/2012 i wyższe o [REDAKTOWANE] od wykonanych w 2011 r., które wyniosły [REDAKTOWANE] zł.

W kwocie tej:

- 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANE] zł są wyższe o [REDAKTOWANE] % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANE]) oraz wyższe o [REDAKTOWANE] % od wykonanych w 2011 r. ([REDAKTOWANE] zł), w tym:
 - a) koszty utrzymania w wysokości [REDAKTOWANE] zł są niższe o [REDAKTOWANE] % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANE] zł) oraz identyczne jak wykonane w 2011 r.,
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDAKTOWANE] zł są wyższe o [REDAKTOWANE] % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANE] zł) oraz wyższe o [REDAKTOWANE] % od wykonanych w 2011 r. ([REDAKTOWANE] zł),
- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDAKTOWANE] zł są niższe o [REDAKTOWANE] % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDAKTOWANE] zł) oraz wyższe o [REDAKTOWANE] % od wykonanych w 2011 r. ([REDAKTOWANE] zł).

Wzrost planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej w rjp 2012/2013 w porównaniu do wykonanych w 2011 r. wynika głównie ze wzrostu kosztów dzierżawy infrastruktury kolejowej należącej do UBB GmbH. Zgodnie z umową dzierżawy z dnia 18 sierpnia 2008 roku zawartą pomiędzy UBB GmbH i UBB PL (jest ona w posiadaniu urzędu), czynsz dzierżawny jest ustalany każdego roku na nowo według klucza rocznego tempa wzrostu cen za towary i usługi za rok poprzedni (dane są publikowane przez Główny Urząd Statystyczny). Wzrost cen za towary i usługi wyniósł w roku 2011 [REDAKTOWANE]%, co odpowiada wzrostowi czynszu dzierżawnego w roku 2012. Zgodnie z planowaniem spółki na podstawie lat poprzednich, założono, że wzrost nastąpi na poziomie [REDAKTOWANE]%. Zapłata czynszu dzierżawnego na rzecz spółki UBB GmbH następuje w EUR, w związku z tym w kosztach został uwzględniony również wzrost kursu wymiany walut.

Koszty utrzymania wynikają z obciążenia UBB przez utrzymującą infrastrukturę kolejową spółkę-matkę UBB GmbH kosztami konserwacji, przeglądu i napraw części infrastruktury zarządzanej przez UBB. Zarządca dostosował planowane koszty do poziomu wykonania z 2011 r., co świadczy o niezawyżaniu wydatków i stosowaniu polityki stymulującej utrzymanie się przewozów w dłuższym okresie.

Zauważa się duży wzrost kosztów prowadzenia ruchu, które zgodnie z oświadczeniem Zarządcy wynikają z czynszu dzierżawnego ([REDAKTOWANE] zł) ustalonego zgodnie z umową dzierżawy o korzystaniu z infrastruktury kolejowej zawartą pomiędzy spółką matką-UBB GmbH a UBB oraz z kosztów

prowadzenia ruchu przez spółkę-matkę UBB GmbH, adekwatnie do części infrastruktury, zarządzanej przez UBB (■■■■■ zł). Koszty te obejmują koszty eksploatacyjne infrastruktury spółki-matki UBB GmbH, w tym koszty personelu nastawni w odniesieniu do odcinka Ahlbeck Grenze – Świnoujście, umiejscowionej po stronie niemieckiej, koszty obsługi personelu, zajmującego się obsługą UBB, zgodnie z tabelami wynagrodzenia spółki-matki UBB GmbH.

Zaplanowane koszty pośrednie są związane z doradztwem prawnym, prowadzeniem ksiąg rachunkowych, zamknięciem roku obrotowego, tłumaczeniami, obrotem pieniężnym oraz odpowiedzialnością cywilną wynikającą z dokumentacji finansowej za lata 2010 – 2011. Z uwagi na relacje spółek UBB GmbH i UBB PL, jak również na różnice wynikające z odrębnych porządków prawnych (niemieckiego i polskiego) konieczne jest uwzględnienie również kosztów doradztwa, w szczególności doradztwa prawnego i podatkowego. Z uwagi na obecne trudności gospodarcze, występujące w krajach prowadzenia działalności, zarówno UBB jak i UBB GmbH, i znaczący wzrost kosztów usług doradczych łącznie z obsługą prawną i podatkową, Zarządca zmuszony został uwzględnić je w kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy jednoczesnym zastosowaniu przewidywanego wskaźnika inflacji w wysokości ■■■ %.

Praca eksploatacyjna (■■■■■ przejazdów) w wysokości ■■■■■ pockm jest identyczna jak na rjp 2011/2012 oraz mniejsza o ■■■■ % od wykonanej w 2011 r., wynoszącej ■■■■■ pockm.

Planowanie przez zarządcę pracy eksploatacyjnej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 głównie w oparciu o informacje z wykonania w 2011 r. oraz dodatkowo w oparciu o zgłoszone przez przewoźnika zapotrzebowanie kursowania pociągów z częstotliwością co 30 minut wg planu letniego od maja 2013 do października 2013 r., co 60 minut wg planu zimowego od dnia 9 grudnia 2012 r. do maja 2013 r. oraz do końca obowiązywania planu letniego, tj. do dnia 14 grudnia 2013 r.

Udostępnianie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez UBB kształtuje się w ostatnich latach na podobnym poziomie. Planowane na rjp 2012/2013 koszty udostępniania infrastruktury oraz wielkość pracy planowanej pracy eksploatacyjnej są identyczne jak na rjp 2011/2012.

VIII. Analiza proponowanej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określona na rjp 2012/2013 wynosi ■■■■■ zł/pockm i jest utrzymana na poziomie stawki określonej na obowiązujący rjp 2011/2012. Biorąc pod uwagę udostępnianie tylko jednej linii kolejowej ww. stawka jest jednocześnie średnim kosztem udostępniania linii kolejowej dla jednego pociągu na odległość jednego kilometra dla zarządzanej infrastruktury (zwanego dalej „stawką sieciową”).

Przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawki jednostkowej opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty i praca eksploatacyjna pozwoliły na skalkulowanie stawek jednostkowych opłat w sposób chroniący przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a tym samym na spełnienie wymogu, o którym mowa

w § 16 ust. 4 rozporządzenia, co zdaniem Prezesa UTK jest właściwym krokiem w kierunku stabilizacji opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych.

IX. 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 pracę eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2010/2011, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości [REDACTED]% (plan [REDACTED] zł, wykonanie [REDACTED] zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości [REDACTED]% (plan [REDACTED] pockm, wykonanie [REDACTED] pockm).

Powyższe wskaźniki wykonania w 2011 r. zaplanowanych wielkości na rjp 2010/2011 świadczą o wykonaniu większej pracy eksploatacyjnej przy zmniejszonych kosztach udostępniania infrastruktury kolejowej, a tym samym o dobrym wykorzystaniu zaangażowanego kapitału, świadczącym o właściwej strategii zarządzania UBB. Należy przy tym podkreślić, że planowanie przez Zarządcę wielkości usług oraz kosztów z nimi związanych jest utrudnione. Odnosi się ono bowiem do planowania z lat ubiegłych i sporządzane jest na okres przyszły, przy wstępnych założeniach koniunktury gospodarczej kraju i otoczenia gospodarczego zarządcy, a w przypadku UBB również zależności m.in. od kosztów dzierżawy, odmienności systemów prawnych i podatkowych w krajach prowadzenia działalności zarówno UBB jak i UBB GmbH. Wobec powyższego należy ocenić zwiększoną efektywność wykonania w 2011 r. wobec planowanych przez Zarządcę wielkości jako pozytywną.

X. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych, Prezes UTK uznał, że skalkulowana stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wykazuje utrzymywanie się tendencji stabilizacji tej opłaty na kolejne rozkłady jazdy pociągów, poczynając od rjp 2010/2011. Sytuacja ta ma miejsce przy zachowanej marży zysku ([REDACTED]). Mając na uwadze specyficzną sytuację prawną i księgową UBB oraz konieczność uwzględnienia dodatkowego ryzyka finansowego, związanego z kształtowaniem się kursu walut, a także pamiętając o niepodwyższaniu przez zarządcę w ostatnich latach stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej stwierdza się również prowadzenie właściwej polityki kosztowej. Utrzymywanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w kolejnych rjp sprzyja długoterminowemu planowaniu udostępniania zarządzanej infrastruktury, prowadzeniu stabilnej działalności przewoźnika kolejowego, w szczególności realizującego cele publiczne, a także stymuluje atrakcyjność kolejowego transportu pasażerskiego. Można oczekiwać, że przy lepszej, stabilnej koniunkturze gospodarczej kraju, a także przy niewystępowaniu zwiększonych nakładów finansowych

na utrzymanie i inwestycje w nowowytbudowaną infrastrukturę kolejową i przy zbliżonym planowanym poziomie wielkości pracy eksploatacyjnej strategia zarządcza UBB będzie sprzyjała obniżeniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jak również obniżeniu wielkości marży zysku, co umocni perspektywy rozwoju lokalnego rynku kolejowego oraz poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej UBB nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 8 ustawy, jak również przepisu § 16 ust. 4 rozporządzenia, zobowiązującego 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 Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję jak w sentencji.

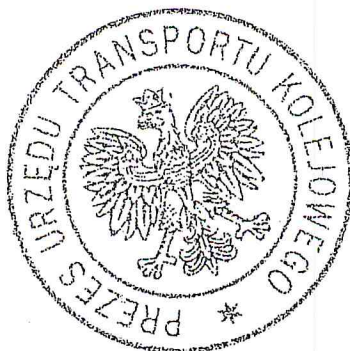
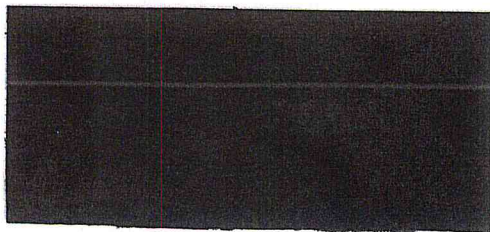
Pouczenie

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 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).

Załącznik:

Załącznik do Decyzji Prezesa UTK pt. „Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2012/2013”

Otrzymuje:



p.o. PREZESA
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2012/2013

I. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich

Całkowita masa pociągu brutto m [t]	Kategoria A
m < 960	42,92 (PLN/km)