

Warszawa, dnia 22 czerwca 2012 r.



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

**„Kopalnia Piasku Kotlarnia –  
Linie Kolejowe” Sp. z o.o.**

ul. Dębowa 3  
47-246 Kotlarnia

**DECYZJA nr DRRK-WKL-9110-08/12**

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. 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 9 marca 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, złożonego przez „Kopalnię Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni

**zatwierdzam**

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, 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 „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

## UZASADNIENIE

Pismem nr 274/DK/KN/12 z dnia 9 marca 2012 r. zarządca infrastruktury kolejowej „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. (zwany dalej „zarządcą”) 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-9110-08/12(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 zarządcę na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

W dniu 22 marca 2012 r. wystąpiono do zarządcy o złożenie dodatkowych wyjaśnień w sprawie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat. Zarządca przesłał żądane wyjaśnienia w dniu 22 marca 2012 r.

W dniu 5 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-08/12(04-KB), na podstawie art. 36 § 1 Kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy, zawiadomiono zarządcę o niezłaatwieniu sprawy w terminie. Termin złaatwienia przedmiotowej sprawy określony został na dzień 30 kwietnia 2012 r.

W dniu 13 kwietnia 2012 r. wystąpiono do zarządcy o złożenie dodatkowych wyjaśnień dotyczących informacji zawartych w sprawozdaniach rocznych za 2010 i 2011 rok. Zarządca przesłał wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie w dniu 13 kwietnia 2012 r.

Pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-08/12(09-MŚ) z dnia 16 kwietnia 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 dniu 26 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-MŚ-9110-08/12(10-MŚ), na podstawie art. 36 § 1 Kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy, zawiadomiono zarządcę o niezłaatwieniu sprawy w terminie.

### **W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje**

Organ administracji publicznej złaatwia 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 zarządcy, 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.

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 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**

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 przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Z projektem zapoznali się przewoźnicy kolejowi: DB Schenker Rail Polska S.A. i Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. i nie wnieśli uwag.

## **II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o.**

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez zarządcę składa się z 8 odcinków linii kolejowych o łącznej długości 114,7 km. Po infrastrukturze zarządcy odbywa się ruch tylko pociągów towarowych.

W 2011 r. z infrastruktury zarządcy skorzystało 8 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| ➤ Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. | ➤ Rail Polska Sp. Z o.o.     |
| ➤ Lotos Kolej Sp. z o.o.           | ➤ CTL Train Sp. z o.o.       |
| ➤ PKP Cargo S.A.                   | ➤ ZP-NTMiU “Tabor” Sp. jawna |
| ➤ DB Schenker Rail Polska S.A.     | ➤ ITL Polska Sp. z o.o.      |

## **III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych**

Zarządca określił 3 kategorie linii kolejowych przyjmując następujące parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia, tj.:

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

przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:

- linii kategorii I – ██████████,
- linii kategorii II – ██████████,
- linii kategorii III – ██████████.

Przyjęte parametry dopuszczalnej prędkości technicznej linii kolejowych są identyczne jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów na 2011/2012.

Utrzymanie przez zarządcę, przez kolejne rozkłady jazdy pociągów, jednakowych 3 kategorii linii kolejowych dobrze służy stabilizacji funkcjonowania rynku kolejowego związanego z udostępnianiem i korzystaniem z infrastruktury kolejowej.



#### **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,
- 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 ■■■, stanowiącą zgodnie ze złożonymi wyjaśnieniami, zabezpieczenie zarządcy przed ryzykiem rynkowym (operacyjnym, finansowym) związanym z prowadzoną działalnością gospodarczą. Jej wysokość nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012. 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 %. 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 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.

#### **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 2, 4, 7 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,

- dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II ust. 1 pkt 3 Załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy.

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 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 trzech kategorii linii. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

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

Zarządca przyjął identyczne jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 przedziały mas brutto pociągów i trzy kategorie linii kolejowej.

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 4, 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie z terminali towarowych, torów i urządzeń do formowania składów pociągów i z torów postojowych oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 3 i 4b i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy obejmujące świadczone usługi polegające na: udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, świadczeniu usług przez pilota/ustawiacza oraz udostępnienia regulaminów lub wyciągów z regulaminów zarządcy.

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 3 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 kilku lat.

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

- a) określeniu przez zarządcę, dla każdej kategorii linii, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztu bezpośredniego oraz planowanej, dla każdej kategorii linii kolejowej, pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągo-kilometrach (zwanych dalej „pockm”);
- b) przyjęciu współczynników, różnicujących stawki jednostkowe dla przedziałów mas brutto pociągów, do wyznaczenia części stawki wynikającej z kosztów pośrednich;
- c) określeniu przez zarządcę, dla każdej kategorii linii kolejowej, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich;
- d) wyznaczaniu 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 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 aktualnymi ustaleniami prac Zespołu ds. stawek. Choć zarządca nie był zobowiązany do jej 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 niedyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego, co jest zgodne z art. 29 ust. 2 ustawy.

## **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 [REDAKTOWANO] 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 niższe o 5,99 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012 i wynoszących [REDAKTOWANO] oraz niższe o 3,39 % w stosunku do wykonania w 2011 r. wynoszącego [REDAKTOWANO]. Zarządca zaplanował:

1. [REDAKTOWANO] – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, niższe o 6,58 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDAKTOWANO] oraz niższe o 3,46 % od wykonanych w 2011 r., wynoszących [REDAKTOWANO] w tym:

- 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED], wyższe o 33,07 % od planowanych na rjp 2011/2012 [REDACTED]. Według złożonego przez zarządcę oświadczenia zmiana wysokości planowanych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 kosztów bezpośrednich wynika ze zmiany sposobu alokacji kosztów czynszu dzierżawnego alokowanego w latach ubiegłych do kosztów pośrednich, a od rjp 2012/2013 alokowanego do kosztów bezpośrednich (koszty prowadzenia ruchu i utrzymania), w tym:
  - a) koszty utrzymania w wysokości [REDACTED] wyższe o 71,33 % od planowanych na rjp 2011/2012 [REDACTED]. Do roku 2011 pozycja ta zawierała koszty oddziału ruchu kolejowego oraz sterowania ruchem kolejowym i łączności, a obecnie powiększona została o część czynszu dzierżawnego;
  - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED], wyższe o 54,03 % od planowanych na rjp 2011/2012 [REDACTED]. Do roku 2011 pozycja ta zawierała koszty oddziału ruchu kolejowego, a od roku bieżącego powiększono ją o część czynszu dzierżawnego;
  - c) amortyzacja w wysokości [REDACTED] niższa o 90,30 % od planowanej na rjp 2011/2012 [REDACTED]. Do roku 2011 w pozycji tej uwzględniano kwotę amortyzacji niewielkiego majątku Spółki oraz kwotę amortyzacji majątku dzierżawionego, stanowiącą jedną z pozycji czynszu dzierżawnego. Od roku 2012 pozycja ta ujmuje tylko amortyzację niewielkiego majątku własnego Spółki;
- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] niższe o 70,92 % od planowanych na rjp 2011/2012 [REDACTED]. Do roku 2011 w pozycji tej alokowano część kosztów ogólnego zarządu, dotyczącą udostępniania infrastruktury oraz część czynszu dzierżawnego. Od roku 2012 pozycja ta zawiera tylko koszty ogólnego zarządu w części odpowiadającej usługom udostępniania.

Powyższe zmiany dotyczące alokacji kosztów zarządca dokonał na podstawie wytycznych uzyskanych w trakcie prac, powołanego przez Prezesa UTK Zespołu ds. stawek. Zarządca budując własną bazę kosztową do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy 2012/2013, alokował planowane koszty związane z udostępnianiem infrastruktury do odpowiednich kategorii kosztów zaprezentowanego modelu bazy kosztowej.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych, z podziałem na kategorie linii kolejowych, w łącznej wysokości [REDACTED] pockm, mniejszą o 4,24 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej [REDACTED] pockm, a większą o 0,11 % od wykonanej w 2011 r., wynoszącej [REDACTED] pockm.



Według oświadczenia zarządcy, przyjęta na rjp 2012/2013 do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. z analizy długości sprzedanych w roku 2011 tras pociągów, jak również z zapotrzebowań przewoźników na przewozy na 2013 rok.

2. ██████████ – to koszty usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy), wyższe o 24,17 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 (██████████) oraz niższe o 2,05 % od wykonanych w 2011 r. (██████████). Wzrost planowanych kosztów na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 wynika ze zwiększonej ilości planowanych usług dostępu do terminali towarowych (o 15,12 %), torów i urządzeń do formowania składów pociągów (o 290,00 %) oraz korzystania z torów postojowych (o 5,86 %),
3. ██████████ – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy), wyższe o 8,48 % od wykonanych w 2011 r. (██████████). Powyższy wzrost kosztów jest efektem planowania większej ilości godzin pracy ustawiacza i kosztów świadczenia usług, których zarządca nie zrealizował w 2011 r.

Fakt obniżenia planowanych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 łącznych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej stanowi wyraz prawidłowych działań zarządcy zmierzających do stabilizacji rynku kolejowego poprzez ograniczenie opłat przenoszonych na przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury zarządcy. Stabilizacja opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pozwala przewoźnikom na długofalowe planowanie działalności przewozowej oraz zawieranie długoterminowych kontraktów z klientami.

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 wynosi u zarządcy 88,13%, a kosztów pośrednich 11,87 %.

Wzrost udziału kosztów bezpośrednich, w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy, świadczy o poprawie prowadzonej przez zarządcę ewidencji księgowej ponoszonych kosztów związanych z działalnością udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez bezpośrednie alokowanie kosztów do określonych usług. Efektem powyższych działań jest ograniczenie udziału kosztów ogólnozakładowych, których nie da się bezpośrednio przypisać do działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury, a które przypisywane są na podstawie klucza rozliczeniowego.

Działania powyższe dotyczące alokacji kosztów przyczyniają się do zwiększenia transparentności dokonanej przez zarządcę kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

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 1,18 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,

- koszty utrzymania, stanowiące 35,77 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 51,19 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.

Zmiana wysokości kosztów amortyzacji na rjp 2012/2013 wynika z amortyzacji jedynie niewielkiego majątku własnego Spółki. W latach ubiegłych koszty amortyzacji obejmowały także amortyzację majątku dzierżawionego.

Ze złożonych przez zarządcę wyjaśnień wynika, że powyższe zmiany alokacji kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wynikają z zaprezentowanego w trakcie prac Zespołu ds. stawek modelu bazy kosztowej oraz dostosowania metody kalkulacji stawek jednostkowych do założeń modelu kalkulacji stawek prezentowanego w trakcie prac Zespołu.

### **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 2012/2013 będzie wynosił [REDACTED] i będzie niższy o 2,44 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED] oraz o 3,57 % niższy od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2011 r. ([REDACTED]);
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosiła:
  - minimalna 17,16 zł/pockm – niższa o 0,06 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 17,17 zł/pockm,
  - maksymalna 92,54 zł/pockm – wyższa o 0,01 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 92,53 zł/pockm.

Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, przyporządkowane poszczególnym kategoriom linii kolejowych, określonym na takich samych zasadach, jak dla obecnego rozkładu jazdy pociągów i takim samym, jak dotychczas masom brutto pociągów, ulegają nieznacznym zmianom – od spadku o 0,06 % dla stawki za przejazd pociągu o masie do 200 ton po linii III kategorii do wzrostu o 0,10 % dla stawki za przejazd pociągu o masie 2501-3000 ton po linii III kategorii.

Planowany na 2013 r. spadek o 2,44 % stawki sieciowej dla udostępnianych tras pociągów, w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika, wynika ze spadku planowanych kosztów o 6,58 % przy zmniejszeniu planowanej pracy eksploatacyjnej o 4,24 %.

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa utrzymuje się na zbliżonym poziomie, od [REDACTED] na rjp 2010/2011, poprzez [REDACTED] na rjp. 2011/2012, do [REDACTED]



na rjp 2012/2013. Duży wpływ na jej wysokość ma wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, która w okresie ostatnich 3 lat systematycznie zmniejsza się – od [REDACTED] dla rjp 2010/2011, poprzez [REDACTED] dla rjp 2011/2012, do [REDACTED] dla rjp 2012/2013.

Przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty i praca eksploatacyjna pozwoliły na skalkulowanie stawek jednostkowych opłat na poziomie niższym niż dla rjp 2011/2012.

#### **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 trzech usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat dla usług:

- dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów – stawka 38,30 zł/poc.,
- dostępu do terminali – stawka 38,30 zł/poc.,
- korzystania z torów postojowych – stawka 2 zł/godz./tor,

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 dla wszystkich planowanych usług utrzymanie dotychczasowych mierników oraz wysokości stawek jednostkowych na poziomie obowiązującym dla rjp 2011/2012.

#### **X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych**

Na rjp 2012/2013 zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla czterech usług, które będzie świadczyć przewoźnikom kolejowym.

Porównując planowane na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących na rjp 2011/2012 stwierdzono, że zarządca dla wszystkich usług, tj.:

- udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych bez przekroczenia skrajni – stawka 4,58 zł/km,
- pracy pilota/ustawiacza – stawka 38,36 zł/godz.,
- udostępnianie Regulaminów w formie pisemnej – stawka 40,00 zł/sztukę,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów technicznych stacji – stawka 4,00 zł/stronę

utrzymał wysokość stawki na dotychczasowym poziomie, obowiązującym w trakcie rozkładu jazdy pociągów 2011/2012.

#### **XI. 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 96,68 % – (plan ██████████, wykonanie ██████████),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 88,81 % – plan ██████████, wykonanie ██████████

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 Prezes UTK uznał, że przedstawiony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, niższych od aktualnie obowiązujących na rozkład jazdy 2011/2012, świadczy o podjętych przez zarządcę działaniach zmierzających do:

- ochrony lokalnego rynku kolejowego przed wzrostem opłat ponoszonych przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury (w myśl § 16 ust. 4 rozporządzenia) oraz
- stymulacji wielkości przewozów kolejowych na sieci infrastruktury zarządcy.

Na uwagę zasługują pozytywne działania zarządcy prowadzące do poprawy prowadzonej ewidencji księgowej ponoszonych kosztów działalności a w konsekwencji do polepszenia struktury udziału kosztów bezpośrednich (wzrost udziału) i pośrednich (spadek udziału) w kosztach związanych z udostępnianym zakresem infrastruktury kolejowej.

Urealnienie wielkości przyjmowanej do kalkulacji pracy eksploatacyjnej do faktycznie wykonywanej oraz zminimalizowanie planowanych kosztów, a w efekcie obniżenie stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury, dowodzą przyjętej właściwej strategii współpracy zarządcy z przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z jego infrastruktury.

Działania te zwiększają transparentność dokonanych przez zarządcę kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

Podejmowane przez zarządcę kroki stabilizujące poziom opłat za korzystanie z infrastruktury ułatwiają przewoźnikom kolejowym planowanie działalności przewozowej w dłuższej perspektywie czasowej oraz zawieranie przez nich długoterminowych umów z klientami na przewozy. Stwarzają również perspektywy rozwoju lokalnego rynku kolejowego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu.



Zarządca umożliwił przewoźnikom kolejowym ( w myśl § 16 ust. 3 rozporządzenia) zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych, z którymi zapoznali się przewoźnicy kolejowi DB Schenker Rail Polska S.A. i Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. i nie wnieśli uwag.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej „Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” 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 "Kopalni Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych

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

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

#### 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:

„Kopalnia Piasku Kotlarnia –  
Linie Kolejowe” Sp. z o.o.  
ul. Dębowa 3  
47-246 Kotlarnia



z up. PREZESA  
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO  
*Krzysztof Banaszek*  
WICEPREZES

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej "Kopalni Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013**

**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 | Kategoria linii kolejowych |               |              |
|-------------------------------|----------------------------|---------------|--------------|
|                               | Linia kat. III             | Linia kat. II | Linia kat. I |
| 0 - 200                       | 17,16                      | 27,05         | 45,50        |
| 201 - 400                     | 23,18                      | 38,30         | 64,42        |
| 401 - 900                     | 24,04                      | 39,91         | 67,13        |
| 901 - 1500                    | 24,90                      | 41,52         | 69,83        |
| 1501 - 2100                   | 26,19                      | 43,93         | 73,89        |
| 2101 - 2500                   | 27,91                      | 47,14         | 79,29        |
| 2501 - 3000                   | 29,63                      | 50,36         | 84,70        |
| pow. 3000                     | 32,12                      | 55,02         | 92,54        |

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

| Nazwa usługi   | Miernik  | Stawka jednostkowa (zł) |
|--|----------|-------------------------|
| Dostęp do torów postojowych                              | godz/tor | 2,00                    |
| Dostęp do terminali                                      | pociąg   | 38,30                   |
| Dostęp do torów i urządzeń do formowania składu pociągów | pociąg   | 38,30                   |



## II . Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

| Nazwa usługi   | Miernik | Stawka jednostkowa (zł) |
|--|---------|-------------------------|
| Udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych  | km      | 4,58                    |
| Praca pilota/ustawiacza                                  | godz.   | 38,36                   |
| Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)  | szt.    | 40,00                   |
| Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji | strona  | 4,00                    |