

Warszawa, dnia 29 czerwca 2012 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

D E C Y Z J A nr DRRK-WKL-9110-09/12

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 7 marca 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, złożonego przez zarządcę Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku

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 Infra SILESIA S.A. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem nr MM/12/03/0003 z dnia 7 marca 2012 r. zarządca infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. (zwany dalej Infra SILESIA) 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-JG-9110-09/12(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 Infra SILESIE z siedzibą w Rybniku przy ul. Kłokocińskiej 51 na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

W dniu 5 kwietnia 2012 r. pismem nr DRRK-WKL-JG-9110-09/12(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 25 kwietnia 2012 r. wystąpiono do zarządcy drogą e-mail, nr DRRK-WKL-JG-9110-09/12(03-MŚ) i DRRK-WKL-JG-9110-09/12(04-MŚ), o złożenie dodatkowych informacji.

Pismami nr DRRK-WKL-JG-9110-09/12(05-MŚ) i DRRK-WKL-JG-9110-09/12(07-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.

Pismem nr DRRK-WKL-JG-9110-09/12(08-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.

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. Żaden z przewoźników

kolejowych korzystających z infrastruktury zarządcy nie skorzystał z przysługującego mu prawa zapoznania się z ww. dokumentami.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej zarządcy Infra SILESIA S.A.

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez Infra SILESIA S.A. składa się ze 115,43 km normalnotorowych linii kolejowych położonych w województwie śląskim i małopolskim. Firma nie posiada własnej infrastruktury, a jedynie zarządza nią na mocy odrębnych umów z innymi podmiotami. Sieć kolejowa zarządzana przez Infra SILESIA S.A. połączona jest z innymi zarządcami: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., „Kopalnią Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., Jastrzębską Spółką Kolejowa Sp. z o.o. oraz CTL Maczki – Bór S.A.

Ze względu na usytuowanie infrastruktury kolejowej na terenach występowania czynnych szkód górniczych, a także obowiązujące przepisy prawa, maksymalna prędkość techniczna pociągów na liniach zarządzanych przez Infra Silesia S.A. wynosi 40 km/godz.

Prowadzone przewozy towarowe po liniach zarządzanych przez Infra SILESIA S.A. mają charakter całopociągowych przewozów towarów masowych: kruszyw mineralnych, paliw stałych i odpadów pogórniczych z eksploatacji węgla kamiennego.

Na zarządzanej infrastrukturze odbywa się ruch tylko pociągów towarowych, nie prowadzi się przewozów pasażerskich.

W 2011 r. z infrastruktury zarządcy skorzystało 24 przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1. PKP CARGO S.A. | 13. Południowy Koncern Węglowy S.A. |
| 2. DB Schenker Rail Polska S.A. | 14. CTL Rail Sp. z o.o. |
| 3. RAIL POLSKA Sp. z o.o. | 15. ZPiS SPEDKOKS Sp. z o.o. |
| 4. CTL Logistics Sp. z o.o. | 16. ZIK LESKIEWICZ, KOSMAŁA Sp.j. |
| 5. LOTOS Kolej Sp. z o.o. | 17. VIA CARGO S.A. |
| 6. POL - MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. | 18. TABOR M.DYBOWSKI Sp.j. |
| 7. PNI Sp. z o.o. | 19. KP „KOTLARNIA” S.A. |
| 8. CTL Train Sp. z o.o. | 20. STK S.A. |
| 9. ITL Polska Sp. z o.o. | 21. DBSR TABOR S.A. |
| 10. KOLPREM Sp. z o.o. | 22. TRANS-LOKOMOTIV Sp. z o.o. |
| 11. Orlen Koltrans Sp. z o.o. | 23. CTL EXPRESS Sp. z o.o. |
| 12. Freightliner PL Sp. z o.o. | 24. KOLEJ BAŁTYCKA S.A. |

III. Przyjęta przez zarządcę kategoryzacja linii kolejowych

Ze względu na usytuowanie infrastruktury kolejowej na terenach występowania czynnych szkód górniczych, maksymalna prędkość techniczna pociągów wynosi 40 km/godz., a linie kolejowe na tych terenach zakwalifikowane są do kategorii: „linii znaczenia miejscowego”. Respektując przytoczone uwarunkowania, zarządca przyjął parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia:

- przedział dopuszczalnej prędkości technicznej: ██████████.,
- przedział średniodobowego natężenia ruchu pociągów: ██████████.

analogicznie jak w latach ubiegłych. Wszystkie linie zakwalifikował do jednej kategorii linii, oznaczając ją jako „linia znaczenia miejscowego”.

Utrzymanie przez zarządcę, przez kolejne rozkłady jazdy pociągów, jednakowej 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 ██████████. 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 %. Planowany zysk przeznaczony będzie na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego na zarządzanej infrastrukturze poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i urządzeń zabezpieczenia ruchu. Inwestowanie w nowoczesne technologie przyczyni się do rozwoju firmy oraz polepszy jakość świadczonych usług. Obniżenie o 1 % wysokości naliczanej marży zysku, w stosunku do aktualnie obowiązującej (marża ██████████ na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 oraz o 2 % w stosunku do obowiązującej na rozkład jazdy 2010/2011 (marża zysku ██████████) uznać należy za pozytywne działanie zarządcy w kierunku ochrony przewoźników kolejowych przed nieuzasadnionym wzrostem kosztów związanych z korzystaniem z infrastruktury. 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 wielkości 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 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, którą oznaczył jako „znaczenia miejscowego”. 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 jedną kategorię 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 2, 4, 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, korzystanie z terminali towarowych, torów i urządzeń do formowania składów pociągów oraz z torów postojowych oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 4b, ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy obejmujące usługi związane z prowadzeniem pociągów wymagających szczególnego nadzoru oraz dostarczanie uzupełniających informacji w postaci wyciągów z regulaminów i innych dokumentów.

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, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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

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

- a. zróżnicowaniu stawki jednostkowej tylko w zależności od całkowitej masy brutto pociągu, z uwagi na fakt, iż zarządca określił tylko jedną kategorię linii kolejowej,
- b. określeniu części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i pracy eksploatacyjnej,
- c. przyjęciu współczynników α_m różnicujących część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich, w zależności od przedziału masy brutto pociągu,
- d. określeniu przez zarządcę, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich,
- e. wyznaczeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i części stawki wynikającej z kosztów pośrednich, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie i przyjęte współczynniki.

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 kilku lat.

Przyjęta przez Zarządcę alokacja planowanych kosztów przyjmowanych do bazy kosztowej oraz wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac, powołanego przez Prezesa UTK, 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 nie dyskryminujący poszczególnych uczestników rynku kolejowego.

VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości [REDACTED] 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 10,42 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012 i wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 20,88 % w stosunku do wykonania w 2011 r. wynoszącego [REDACTED] zł. Zarządca zaplanował:

1. [REDACTED] 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 36,42 % w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 9,71 % od wykonanych w 2011 r., wynoszących [REDACTED] zł, w tym:

1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 27,23 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 3,02 % od wykonanych w 2011 r., w tym:

a) koszty utrzymania w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 6,22 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 0,67 % od wykonanych w 2011 r.

Wzrost kosztów utrzymania wynika z zaplanowanej, zwiększonej o blisko 30 %, pracy eksploatacyjnej do wykonania na sieci zarządcy w 2013 r.;

b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 54,16 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 5,18 % od wykonanych w 2011 r.

Wzrost kosztów prowadzenia ruchu wynika z zaplanowanej, zwiększonej o blisko 30 %, pracy eksploatacyjnej do wykonania na sieci zarządcy w 2013 r. oraz ze wzrostu o 25 % kosztów wynajmowanych pracowników do prowadzenia ruchu kolejowego;

c) z uwagi na zawarte umowy dzierżawy infrastruktury kolejowej, zarządca nie ma możliwości uznania kosztów amortyzacji.

2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 60,45 % od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 26,69 % od wykonanych w 2011 r. Wzrost kosztów pośrednich w stosunku do planu na 2011/2012 spowodowany został znacznym wzrostem kosztów dzierżawy obiektów infrastruktury kolejowej o 50 %.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych, dla jednej kategorii linii kolejowej, w łącznej wysokości [REDACTED] pockm, wyższą

o 29,86 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej [REDACTED] pockm, a większą o 19,79 % od wykonanej w 2011 r., wynoszącej [REDACTED] pockm.

Wzrost planowanej pracy eksploatacyjnej wynika z:

- aktywizacji punktu przeładunkowego gazów na styku „tor szeroki/tor normalny” na terminalu przeładunkowym Spółki Polski Gaz;
 - intensyfikacji dostaw piasku podsadzkowego do kopalń Katowickiego Holdingu Węglowego i Kompanii Węglowej;
 - zwiększenia przewozu kruszyw budowlanych (piasek i tuczeń) do realizowanych w latach 2013 - 2014 robót budowlanych finansowanych przez Zakłady Górnicze, a związanych z usuwaniem skutków szkód górniczych na terenie Śląska;
 - zwiększenia dostaw transportem kolejowym na punkt sprzedaży piasku budowlanego na terenie miasta Jaworzna.
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), niższe o 46,39 % od zaplanowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 159,44 % od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł),
3. [REDACTED] zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy), niższe o 1,78 % od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł).

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 wynosi u zarządcy 67,47%, a kosztów pośrednich 32,53 %. Według złożonego przez zarządcę oświadczenia udział kosztów pośrednich w całkowitych kosztach związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej wynika ze sposobu alokacji kosztów czynszu dzierżawnego do kosztów pośrednich.

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 31,64 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 35,84 % całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- z uwagi na zawarte umowy dzierżawy infrastruktury kolejowej, zarządca nie ma możliwości uznania kosztów amortyzacji.

Do kosztów pośrednich zarządca zaliczył:

- koszty dzierżawy infrastruktury kolejowej,
- koszty pośrednie wydziałowe,
- koszty pośrednictwa PKP PLK S.A.

- koszty ogólnozakładowe.

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 Infra SILESIA S.A. stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2012/2013 będzie wynosił 74,14 zł i będzie wyższy o 5,05 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 70,57 zł;
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosiła:
 - minimalna 56,05 zł/pockm – wyższa o 0,21 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 55,93 zł/pockm,
 - maksymalna 79,45 zł/pockm – wyższa o 6,12 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 74,87 zł/pockm.

Planowany na 2013 r. wzrost stawki sieciowej dla udostępnianych tras pociągów o 5,05 %, w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika, związany jest ze wzrostem planowanej pracy eksploatacyjnej o 29,86 %. (z ████████ pockm do ████████ pockm) oraz wzrostem kosztów o 36,42 % (z ████████ zł do ████████ zł).

W okresie ostatnich 3 lat stawka sieciowa wynosiła: 68,09 zł/pockm na rjp 2010/2011, 70,57 zł/pockm na rjp. 2011/2012, 74,14 zł/pockm na rjp 2012/2013. Duży wpływ na jej wysokość ma wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, która waha się od ████████ pockm dla rjp 2010/2011, poprzez ████████ pockm dla rjp 2011/2012, do ████████ pockm dla 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 czterech usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów.

Kalkulując stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca utrzymał dotychczasowy sposób kalkulacji stawek oparty o średni koszt pockm świadczonych usług, jak również utrzymał dotychczasowy miernik opłaty jednostkowej – zł/poc.

W celu wyznaczenia wysokości stawek jednostkowych opłat zarządca określił przeliczeniową pracę eksploatacyjną dla świadczonych usług w wysokości ████████ pockm (niższą o 48,97 % niż na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 wynoszącą ████████ pockm), w tym:

- za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – ████████ pockm,
- za dostęp do terminali towarowych / bocznic – ████████ pockm,
- za korzystanie z torów do formowania składów – ████████ pockm,

- za korzystanie z torów postojowych – [REDAKTOWANE] pockm.

Na podstawie przyjętej przeliczeniowej pracy eksploatacyjnej oraz kosztów związanych z jej świadczeniem w wysokości [REDAKTOWANE] zł (niższych o 46,39 % od planowanych na rjp 2011/2012), zarządca określił średni koszt pockm świadczonej usługi – 74,14 zł/pockm. Wysokość stawki jednostkowej dla każdej świadczonej usługi zarządca uzależnił od średniego kosztu pockm świadczonych usług oraz uśrednionej odległości dojazdu do każdego z urządzeń, wynoszącej dla:

- urządzeń zaopatrzenia w paliwo – 0,100 km,
- terminali towarowych / bocznic – 1,000 km,
- torów do formowania składów – 2,000 km,
- torów postojowych – 0,120 km.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat dla usług:

- dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – 7,41 zł/poc., wzrost stawki o 4,96 % w stosunku do obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 i wynoszącej 7,06 zł/poc.,
- dostępu do terminali rozładunkowych/bocznic – 74,14 zł/poc., wzrost stawki o 5,06 % w stosunku do obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 i wynoszącej 70,57 zł/poc.,
- korzystania z torów do formowania składów pociągów – 148,28 zł/poc., wzrost stawki o 5,06 % w stosunku do obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 i wynoszącej 141,14 zł/poc.,
- korzystania z torów postojowych – 8,90 zł/poc., wzrost stawki o 5,08 % w stosunku do obowiązującej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 i wynoszącej 8,47 zł/poc.

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 wzrost wysokości stawek jednostkowych na poziomie 5 %, wynikający ze wzrostu średniego kosztu 1 pockm przeliczeniowej pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek.

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 usług:

- prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru – stawka 56,30 zł/godz.,
- udostępnianie „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” – stawka 59,50 zł/szt.,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów – stawka 1,90 zł/stronę

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

W związku z zapotrzebowaniem udostępniania infrastruktury kolejowej także w dni wolne i święta zarządca planuje świadczyć nową usługę związaną z obsługą posterunków ruchu w te dni. W tym celu skalkulował stawki jednostkowe opłat za pracę:

- dyżurnego ruchu, pilota – w wysokości 39,05 zł/roboczogodzinę,
- nastawniczego – w wysokości 30,50 zł/roboczogodzinę,
- zwrotniczego, dróżnika przejazdowego – w wysokości 29,53 zł/roboczogodzinę.

Utrzymanie stawek jednostkowych świadczonych usług dodatkowych na dotychczasowym poziomie nie powoduje u przewoźników kolejowych wzrostu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych w związku z korzystaniem z tych usług. Udostępnianie przez zarządcę infrastruktury kolejowej także w dni wolne i święta stwarza możliwości lepszego wykorzystania potencjału transportowego przewoźników, zwiększa atrakcyjność i konkurencyjność przewozów kolejowym w obszarze działania zarządcy oraz umożliwia przewoźnikom elastyczniejsze dostosowanie usług transportowych do potrzeb i wymagań klientów.

Jest to dobry krok w kierunku zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego, stymulacji wielkości sprzedanych tras pociągów oraz uatrakcyjnienia oferty usług świadczonych przez zarządcę na rzecz przewoźników kolejowych.

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 pracą eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2010/2011, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 72,68 % – (plan ██████████ zł, wykonanie ██████████ zł,
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 61,14 % – plan ██████████ pockm, wykonanie ██████████ pockm.).

Analizując wykonanie założeń planu na rozkład jazdy pociągów 2010/2011 należy stwierdzić duże przeszacowanie zarówno kosztów związanych ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu do infrastruktury jak i planowanej pracy eksploatacyjnej. Związane to było z nieprecyzyjnym sposobem ewidencjonowania w systemie informatycznym kosztów usługi minimalnego dostępu oraz usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów.

Dopiero restrukturyzacja Spółki i zmiany organizacji przewozów na stacjach kopalnianych (jazdy manewrowe), wprowadzone od rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, oraz zmiany sposobu ewidencjonowania świadczonych usług w zintegrowanym systemie informatycznym, wspomagającym zarządzanie biznesowe, pozwoliły na wydzielenie prac manewrowych z prowadzonego ruchu pociągowego (minimalny dostęp do infrastruktury), a przez to urealnienie zarówno ich wielkości jak i kosztów ich świadczenia.

XII. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych uznano, że skalkulowane na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz systematyczne obniżanie dotychczasowej marży zysku do ■■■ (z ■■■ w 2011 r. i ■■■ w 2012 r.) świadczą o pozytywnych działaniach zarządcy mających na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, stymulację wielkości przewozów kolejowych na lokalnym rynku transportowym oraz ochronę poziomu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Podjęta próba urealnienia wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej, za minimalny dostęp do infrastruktury oraz dla usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów, do faktycznie wykonywanej w latach poprzednich, dowodzi właściwej, długoterminowej strategii zarządcy w prowadzeniu działalności udostępniania infrastruktury kolejowej oraz chęci przeprowadzenia kalkulacji stawek jednostkowych opłat w sposób przejrzysty i wiarygodny.

Poczynione przez zarządcę kroki ułatwiają przewoźnikom kolejowym planowanie działalności transportowej z większą przewidywalnością ponoszonych kosztów związanych z dostępem do infrastruktury oraz stwarzają podstawy do zawierania przez nich umów z klientami na okresy dłuższe niż kolejne rozkłady jazdy pociągów.

Zarządca umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych, o których mowa w § 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia. Żaden z przewoźników kolejowych nie skorzystał ze swojego prawa (w myśl § 16 ust. 3 rozporządzenia) i nie zapoznał się z projektem stawek oraz wykazem linii z przyporządkowanymi stawkami.

Podjęte przez zarządcę działania zmierzające do minimalizowania zmian poziomu pobieranych od przewoźników opłat za korzystanie z infrastruktury stanowią krok w kierunku ochrony lokalnego rynku kolejowego 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 Infra SILESIA S.A. 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 Infra SILESIA S.A. na rjp 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk - pociągi towarowe
2. 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:

Infra SILESIA S.A.
ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik



z up. PREZESA
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Krzysztof Banaszek
WICEPREZES

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych
z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. na rjp 2012/2013**

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

**1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej
w zł/pocmk - pociągi towarowe**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	kategoria linii [1]
0<M≤150	56,05
150<M≤500	67,63
500<M≤1100	74,14
1100<M≤1500	75,59
1500<M≤2100	78,00
M>2100	79,45

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

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	zł/poc.	7,41
2	Dostęp do terminali towarowych/bocznic	zł/poc.	74,14
3	Korzystanie z torów do formowania składów pociągów	zł/poc.	148,28
4	Korzystanie z torów postojowych	zł/poc.	8,90

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru	zł/godz.	56,30
2	Udostępnienie "Regulaminu..." w formie papierowej	zł/szt.	59,50
3	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	zł/stronę	1,90
4	Inne, na indywidualny wniosek przewoźnika: – dyżurny ruchu, pilot – nastawniczy, – zwrotniczy, dróżnik przejazdowy	zł/rbg. zł/rbg. zł/rbg.	39,05 30,50 29,53