

**URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

**RAPORT Z WERYFIKACJI ZASADNOŚCI PRZYJĘTEGO PRZEZ ZARZĄDCĘ  
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. WZROSTU  
STAWEK JEDNOSTKOWYCH OPŁAT DLA ROZKŁADU JAZDY 2012/2013**

**WERSJA PRZEZNACZONA DO PUBLIKACJI I CELÓW INFORMACYJNYCH URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

---

1. Informacje ogólne.....	2..
2. Opinia biegłego rewidenta co do zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzrostu stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla rozkładu jazdy 2012/2013.....	2
3. Przeprowadzone procedury audytowe.....	4..
4. Wyniki analizy.....	7..
4.1. Koszty przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych opłat.....	9
4.2. Szczegółowe kwestie dotyczące kosztów.....	22
4.3. Dotacje z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.....	25
4.4. Praca eksploatacyjna.....	26
4.5. Zmiany metodologiczne kalkulacji stawek jednostkowych opłat.....	29
4.6. Inne czynniki wpływające na wzrost opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.....	34
5. Otrzymane oświadczenia.....	37.
6. Zalecenia dla PKP PLK.....	38
6.1. Archiwizacja dokumentacji procesu wyznaczania stawek jednostkowych.....	39
6.2. Konsultacje procesu wyznaczania stawek jednostkowych.....	39

## 1. Informacje ogólne

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Rejestrowy w Warszawie pod numerem KRS 0000037568. Siedziba spółki mieści się w Warszawie, ul. Targowa 74.

W skład zarządu spółki wchodzi:

Remigiusz Paszkiewicz	- Prezes Zarządu
Józefa Majerczak	- Członek Zarządu
Andrzej Pawłowski	- Członek Zarządu
Bogumiła Chlebicka	- Członek Zarządu
Jacek Kałaur	- Członek Zarządu
Aleksander Wołowicz	- Członek Zarządu

## 2. Opinia biegłego rewidenta co do zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzrostu stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla rozkładu jazdy 2012/2013.

„Dla Urzędu Transportu Kolejowego

1. Przeprowadziliśmy weryfikację prawidłowości określenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie ul. Targowa 74 (zwana dalej „PKP PLK” bądź „Zarządcą”) planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej od dnia 9 grudnia 2012 roku, przedłożonego do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach wniosku z dnia 10 maja 2012 roku, obejmujących:
  - a. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm., zwaną dalej ustawą o transporcie kolejowym),
  - b. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych obejmujących usługi wymienione w części II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Weryfikację planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej dokonaliśmy zgodnie z Międzynarodowym Standardem nr 3400 w zakresie prognozowanej informacji finansowej.

Wyznaczenie i prezentacja stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej wynika z wymogów:

- a. Ustawy o transporcie kolejowym, art. 33 ust. 2-6, oraz art. 34.
- b. Rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274, zwanym dalej rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu).

Wyznaczenie planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej wymaga określenia znaczącej liczby szczegółowych rozwiązań metodologicznych. W celu zapewnienia zgodności z prawem, a w szczególności z zasadami określonymi w art. 33 ust. 2-6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu, przy wyborze odpowiednich szczegółowych rozwiązań metodologicznych, planowanych kosztów i planowanej pracy eksploatacyjnej PKP PLK musiała dokonać szeregu założeń i szacunków. Założenia i szacunki zastosowane przez PKP PLK zostały przedstawione i opisane w *Projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 9 grudnia 2012 roku*, będącym załącznikiem do wniosku z dnia 10 maja 2012 roku (zwanego dalej Projektem stawek jednostkowych 2012/2013).

2. Za rzetelność i prawidłowość założeń i szacunków przedstawionych w Projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej i wykorzystanych do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej odpowiada Zarząd PKP PLK. Ponadto Zarząd PKP PLK jest zobowiązany do zapewnienia, aby wyznaczenie planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej spełniało wymagania przewidziane w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu.
3. Weryfikację planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej przeprowadziliśmy, z wyłączeniem kwestii opisanych w pkt. 4 opinii, w odniesieniu do:
  - a. ustawy o transporcie kolejowym, art. 33 ust. 2-6, oraz art. 34,
  - b. rozporządzenia w sprawie warunków dostępu,

natomiast nasze prace nie obejmowały weryfikacji planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej w odniesieniu do innych regulacji ani weryfikacji zgodności przepisów prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej. Należy jednak wskazać, iż powyższe zagadnienie zgodności rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz ustawy o transporcie kolejowym z prawem Unii Europejskiej jest obecnie przedmiotem postępowania prowadzonego przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

4. Niektóre założenia przyjęte do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej i przedstawione w Projekcie stawek jednostkowych 2012/2013 zostały określone na podstawie wartości hipotetycznych, dla których

nie uzyskaliśmy w toku prac wystarczającego potwierdzenia, iż założenia te stanowią uzasadnioną podstawę do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Do założeń tych należą masy brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów mas brutto przyjęte do kalkulacji oraz dopuszczalne prędkości techniczne dla poszczególnych kategorii linii przyjęte do kalkulacji.

5. W wyniku weryfikacji dokumentacji będącej podstawą przyjętych przez PKP PLK założeń i szacunków, z wyłączeniem potencjalnego wpływu kwestii opisanych w pkt. 4 opinii, nic nie zwróciło naszej uwagi, co mogłoby spowodować, abyśmy uznali, iż planowany wzrost stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie jest prawidłowo wyznaczony na podstawie przyjętych założeń i zasad określonych w art. 33 ust 2-6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu.

Rzeczywiste wartości kosztów i pracy eksploatacyjnej mogą różnić się od wartości planowanych przyjętych do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, ponieważ przewidywane zdarzenia nie zawsze przebiegają zgodnie z oczekiwaniami i różnice te mogą być istotne.

6. Ponadto zwracamy uwagę na poniższe kwestie:

- a. W trakcie weryfikacji zasadności planowanego wzrostu stawek uwzględniliśmy opinię wydaną bez zastrzeżeń przez biegłego rewidenta jako rezultat badania jednostkowego statutowego sprawozdania finansowego PKP PLK za rok zakończony dnia 31 grudnia 2011 roku, zawierającą objaśnienia dotyczące niepewności co do przyjętych przez PKP PLK założeń służących do oceny ryzyka trwałej utraty wartości rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.
- b. Zagadnienie wyznaczania kategorii linii jest przedmiotem skargi PKP PLK na decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 4 listopada 2011 r., nr TRM/9111/2/11, utrzymującą w mocy decyzję Prezesa z dnia 23 września 2011 r., nr TRM/9111/1/11 przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym, która nie zakończyła się jeszcze wydaniem prawomocnego wyroku.”

### 3. Przeprowadzone procedury audytowe

Przy weryfikacji przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej wzrostu stawek jednostkowych opłat mających obowiązywać od 9 grudnia 2012 roku zastosowaliśmy stosowaną w naszej firmie na świecie metodologię badania zwaną Globalną Metodologią Audytu („Global Audit Methodology”, „GAM”), w pełni zgodną z Międzynarodowymi Standardami Rewizji Finansowej (International Standards on Auditing) oraz krajowymi standardami rewizji finansowej, wydanymi przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce. Metodologia ta opiera się na wnikliwej i szerokiej znajomości działalności badanej spółki i branży, w której działa, oraz analizie wewnętrznego i zewnętrznego ryzyka gospodarczego, na które narażona jest spółka. Na tej podstawie budujemy strategię badania uwzględniającą ryzyko specyficzne danej spółki.

Weryfikacja została przeprowadzona zgodnie z Międzynarodowym Standardem nr 3400 w zakresie prognozowanej informacji finansowej oraz odpowiednimi postanowieniami Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej, wydanych przez Międzynarodową Federację Księgowych.

W trakcie weryfikacji zasadności planowanego wzrostu stawek uwzględniliśmy opinię wydaną bez zastrzeżeń przez biegłego rewidenta jako rezultat badania jednostkowego statutowego sprawozdania finansowego PKP PLK za rok zakończony dnia 31 grudnia 2011 roku, zawierającą objaśnienia dotyczące niepewności co do przyjętych przez PKP PLK założeń służących do oceny ryzyka trwałej utraty wartości rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.

Zidentyfikowaliśmy szczegółowe rozwiązania metodologiczne zastosowane do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych, które uległy zmianie w porównaniu do rozwiązań metodologicznych przyjętych przez PKP PLK w roku ubiegłym. W szczególności zmiany dotyczyły:

- uwzględnienia części kosztów Służby Ochrony Kolei w kalkulacji stawek jednostkowych opłat;
- przyjęcia innych wartości dopuszczalnych prędkości technicznych dla poszczególnych kategorii linii, z uwzględnieniem rozróżnienia przewozów pasażerskich i towarowych;
- przyjęcia innych wartości całkowitych mas brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów mas;
- metodologii wyznaczenia kategorii linii kolejowych.

Zakres prac określonych w zamówieniu z dnia 14 maja 2012 roku w szczególności obejmował:

1. Weryfikację prawidłowości określenia przez zarządcę stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pod kątem zgodności z zasadami określonymi w art. 33 ust. 2 - 6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym przeprowadzoną zgodnie z Międzynarodowym Standardem nr 3400 w zakresie prognozowanej informacji finansowej.
2. Analizę wypełniania obowiązku, określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w świetle dyrektyw unijnych i praktyk, stosowanych na europejskim rynku zarządców, w szczególności na terenie UE, w tym przyjętej bazy kosztowej i wynikających z niej kosztów, o których mowa w § 8 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, przyjmowanych przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w szczególności kosztów związanych z usługą minimalnego dostępu do infrastruktury, w tym uzasadnienia tych kosztów, ich alokacji i wielkości przy uwzględnianiu przepisów rachunkowości dla:
  - kosztów utrzymania;
  - kosztów prowadzenia ruchu kolejowego;

- kosztów amortyzacji, przy wskazaniu wartości inwestycji finansowanych ze środków własnych w celu finansowania infrastruktury kolejowej;
  - kosztów finansowych, związanych z obsługą kredytów zaciągniętych na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury kolejowej, właściwej alokacji rodzajowej i czasowej zgodnie ze źródłem ich powstania, przy weryfikacji celu i wysokości zaciągniętych kredytów oraz kredytów planowanych;
  - kosztów pośrednich, związanych z wykonywaniem przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, w tym kwestii niewykorzystywanych w prowadzonej działalności lub poddanych likwidacji aktywów trwałych oraz ich udziału w majątku firmy ze wskazaniem kosztów ich utrzymania;
  - kosztów osobowych zarządcy w związku z wykonywaniem przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, oraz przeprowadzenia analizy pod kątem wielkości zatrudnienia, przy uwzględnieniu specyfiki i wielkości infrastruktury kolejowej oraz wykonywanej pracy eksploatacyjnej i ilości usług wykonywanych w świetle krajowego i unijnego rynku zarządców infrastruktury kolejowej;
  - kosztów związanych z pozyskaniem unijnych środków finansowych na utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej pod kątem ich wpływu na koszty przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych opłat, ze wskazaniem wysokości możliwych oraz pozyskanych środków oraz stopnia efektywności czynionych starań;
  - wykorzystania "kredytu kupieckiego" w przypadku jego stosowania w kierunku obniżenia kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat.
3. Sprawdzenie założeń i ocenę trafności planowania pracy eksploatacyjnej w stosunku do pracy wykonanej na kolejne rozkłady jazdy pociągów, określonej dla poszczególnych kategorii linii i rodzajów pociągów, o których mowa w § 7 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.
  4. Analizę zasadności przyjętej alokacji dotacji związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej, przy wyszczególnieniu środków pochodzących z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz jednostek samorządu terytorialnego (art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym).
  5. Analizę przyjmowania do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej kosztów, które ponosi zarządca w związku z wykonywaniem przez przewoźnika przewozów pociągami pod kątem zgodności z przepisami, dotyczącymi obciążenia finansowego przerzuconego na przedsiębiorstwo kolejowe w konsekwencji narzuconego im przez państwo wymogu utrzymania zakładów i innych jednostek na warunkach niezgodnych z zasadami handlowymi, o których mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. U. L 156 z 28.6.1969, str.8) oraz w załącznikach tego Rozporządzenia.
  6. Wskazanie stosownych mechanizmów wykorzystywanych przy kalkulowaniu stawek jednostkowych opłaty w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem

dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu.

7. Analizę przyjętego przez zarządcę sposobu wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w oparciu o alokację planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej i parametry degradacji infrastruktury kolejowej, w tym pracę eksploatacyjną (pockm) oraz przewozową (bruttotonokilometry).
8. Analizę prawidłowości i określenia kategoryzacji linii kolejowych, w tym przyjętych parametrów średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe (§ 6 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu).
9. Analizę prawidłowości wydzielenia kosztów utrzymania sieci trakcyjnej i uniezależnienia tych kosztów od kategorii linii i przedziałów mas brutto pociągów.
10. Uzasadnienie wysokości marży zysku przyjmowanej do naliczania opłat za usługi podstawowe i dodatkowe (§ 12 i 13 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu) ze wskazaniem zasadności ich stosowania i przeznaczenia pod kątem obniżenia kosztów udostępniania zarządzanej infrastruktury.
11. Wskazanie wykonywania przez zarządcę analiz rynku kolejowego wykorzystywanych przez zarządcę pod kątem dostosowania się do zmian i potrzeb tego rynku i wykorzystywanie tych analiz w strategii zarządzania infrastrukturą kolejową.
12. Wskazanie potencjalnych błędów kalkulacji stawek z określeniem ich wpływu na istotne składniki kosztowe, a także potencjalnych błędów stosowanej metodologii kalkulacji stawek i jej wpływu na ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem tych stawek, do którego zobowiązuje przepis § 16 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu.

#### 4. Wyniki analizy

Weryfikując prawidłowość określenia przez Zarządcę wzrostu stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej odnosimy się do zasad określonych w art. 33 ust. 2-6 i art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu z tym, że Art. 34 nie miał zastosowania przy opracowywaniu Projektu stawek jednostkowych 2012/2013.

W zakresie zgodności przedłożonego przez PKP PLK planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej z zasadami zawartymi w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu w sprawie warunków dostępu, została wydana opinia przedstawiona w pkt. 2 niniejszego raportu.

Analizując wypełnienie przez PKP PLK obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury



kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, stwierdzamy, iż PKP PLK przy ustalaniu wysokości opłaty podstawowej działała na podstawie rozporządzenia w sprawie warunków dostępu wydanego na podstawie delegacji określonej w art. 35 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Pragniemy podkreślić, iż przedmiotem niniejszego raportu nie była weryfikacja zgodności rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz ustawy o transporcie kolejowym z prawem Unii Europejskiej. W tym zakresie należy jednak wskazać, iż obecnie powyższe zagadnienie jest przedmiotem postępowania prowadzonego przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Skargą z dnia 26 października 2010 r. Komisja Europejska wszczęła przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej postępowanie (sprawa C-512/10) w przedmiocie stwierdzenia, że w związku z wdrożeniem pierwszego pakietu kolejowego Rzeczpospolita Polska uchybiła m.in. zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 7 ust. 3 oraz art. 8 ust. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. (2001/14/WE) w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznania świadectwa bezpieczeństwa.

Zdaniem Komisji Europejskiej, prawo polskie – wbrew art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14/WE – nie przewiduje przepisów gwarantujących obliczanie opłaty za minimalny pakiet dostępu na podstawie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Komisja Europejska wskazuje, iż przepis ten odwołuje się do kategorii tzw. „kosztów krańcowych”, które powstają wyłącznie wskutek faktycznego przewozu pociągami. Kategoria ta nie obejmuje tzw. kosztów stałych, w tym kosztów ogólnego funkcjonowania infrastruktury, które są ponoszone niezależnie od realizacji przewozów.

Analogiczny zarzut Komisja Europejska postawiła także w skardze wniesionej przeciwko rządowi Węgier (sprawa C-473/10), do której to sprawy Rzeczpospolita Polska przystąpiła w charakterze interwenienta.

Na moment sporządzenia niniejszego raportu nie jest znane rozstrzygnięcie powyższych spraw. W przypadku uznania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, iż Rzeczpospolita Polska naruszyła postanowienia Dyrektywy 2001/14/WE, konieczne będzie dostosowanie przepisów prawa krajowego do prawa Unii Europejskiej.

Ponadto analizując praktyki stosowane na europejskim rynku zarządców, można stwierdzić na podstawie wniosków zawartych w raporcie *Railway Access charge systems In Europe* przedstawiony na konferencji 10th Swiss Transport Research Conference, 9-11 września 2010 roku, iż systemy opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w poszczególnych krajach różnią się istotnie i występuje brak jednolitego sposobu kalkulacji stawek w świetle zaleceń unijnych. Różnice te obejmują w szczególności rodzaje kosztów będące podstawą kalkulacji stawek jak i struktury opłat (składniki opłat, miary, rodzaj przewozów, szczególne uwzględnienie kwestii ochrony środowiska np. w postaci podwyższonych stawek).

Planowany wzrost stawek przedstawionych przez PKP PLK w Projekcie stawek jednostkowych 2012/2013 przedłożonym Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w stosunku do obowiązujących stawek na rozkład jazdy 2011/12, jest uwarunkowany zmianami:

- kosztów ponoszonych przez Zarządcę, planowanych na 2013 rok, w stosunku do kosztów planowanych w 2012 roku – omówionymi w punktach 4.1. i 4.2. poniżej;
- wartości dotacji budżetowych i z Funduszu Kolejowego, zakładanych na 2013 rok, w stosunku do zadeklarowanych na 2012 rok – omówionymi w punkcie 4.3. poniżej;
- pracy eksploatacyjnej, a także wolumenu usług dodatkowych, planowanych na 2013 rok w stosunku do planu na 2012 rok – omówionymi w punkcie 4.4 poniżej;
- metodologicznymi kalkulacji stawek jednostkowych opłat – omówionymi w punkcie 4.5 poniżej.

**Poniższe analizy zawierają dane pochodzące od PKP PLK, na które spółka nałożyła klauzulę tajemnicy przedsiębiorstwa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

#### 4.1. Koszty przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

The table contains several rows of data, each consisting of multiple columns. All content within the table is obscured by solid black rectangular bars, making the specific values and categories unreadable.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**4.2. Szczegółowe kwestie dotyczące kosztów**

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]




[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text block]

#### 4.4. Praca eksploatacyjna

[Redacted text block]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]			
[REDACTED]			
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]			
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]			
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]			

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**4.5. Zmiany metodologiczne kalkulacji stawek jednostkowych opłat**

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Raport z weryfikacji zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wzrostu stawek jednostkowych opłat dla rozkładu jazdy 2012/2013

[Redacted text block containing multiple paragraphs of blacked-out content]

[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

**4.6. Inne czynniki wpływające na wzrost opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

[Redacted text block]

[REDACTED]


[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



[Redacted text block]

## 5. Otrzymane oświadczenia

Zgodnie z otrzymanym w dniu 18 lipca 2012 roku od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oświadczeniem Zarząd PKP PLK potwierdził:

- swoją odpowiedzialność za rzetelność, prawidłowość i jasność Projektu stawek jednostkowych 2012/2013, kompletne, dokładne jego sporządzenie i prezentację oraz za sporządzenie go zgodnie z zasadami określonymi w art. 33 ust. 2-6, art. 34 ustawy oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy wraz z informacją, że Projekt stawek jednostkowych 2012/2013 został przyjęty uchwałą Nr 300/2012 Zarządu PKP PLK;
- swoją odpowiedzialność za wprowadzenie i funkcjonowanie systemu rachunkowości zarządczej oraz systemu kontroli wewnętrznej, które zostały skonstruowane w taki sposób, aby zapobiegały pojawianiu się nieprawidłowości i błędów oraz je wykrywały.
- iż nie wystąpiły żadne znane jemu:

- nieprawidłowości dotyczące członków kierownictwa PKP PLK lub pracowników, którzy odgrywają znaczącą rolę w systemie księgowym oraz systemie rachunkowości;
- nieprawidłowości związane z innymi członkami kierownictwa lub pracownikami, które mogą mieć istotny wpływ na Projekt stawek jednostkowych 2012/2013.
- Zarząd Spółki uznał swoją odpowiedzialność za przestrzeganie wszystkich przepisów prawa, statutu Spółki oraz innych regulacji, które mają wpływ na działalność Spółki, włączając w to odpowiedzialność za przekazanie Projektu stawek jednostkowych 2012/2013 do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W oświadczeniu potwierdzono, że przekazane informacje były rzetelne i prawdziwe zgodnie z przekonaniem i najlepszą wiedzą Zarządu PKP PLK i objęły wszelkie zdarzenia mogące mieć wpływ na wyniki kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

Ponadto w zgodzie z otrzymanym w dniu 18 lipca 2012 roku oświadczeniem Prezes Urzędu Transportu Kolejowego:

- Potwierdził, iż nie otrzymał żadnych informacji od innych organów administracji państwowej i urzędów, nadzorujących lub kontrolujących, w których wskazywaliby oni na nieprawidłowości w Projekcie stawek jednostkowych 2012/2013, niespełnienie warunków umów i porozumień lub postępowanie niezgodne z obowiązującym prawem, o których nas nie poinformował.
- Potwierdził, iż nie występują żadne istotne kwestie włączając w to nierozstrzygnięte spory, które mogą stać się przyczyną wszczęcia przeciwko PKP PLK lub Urzędowi Transportu Kolejowego postępowania sądowego. Potwierdził, że na dzień 31 grudnia 2011 roku oraz do dnia niniejszego oświadczenia nie przedstawiono mu, ani nie spodziewał się przedstawienia lub wystąpienia z żadnym roszczeniem związanym z postępowaniem sądowym lub skargą, w szczególności dotyczącej skargi do WSA dotyczącej Projektu stawek jednostkowych 2012/2013.
- Przedstawił wszystkie, o których mu wiadomo informacje dotyczące Projektu stawek jednostkowych opłaty jednostkowych 2012/2013.
- Przedstawił wszystkie, o których mu wiadomo informacje dotyczące odwołań od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego odmawiających zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej przez przewoźników kolejowych na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

## 6. Zalecenia dla PKP PLK

W niniejszej części raportu przedstawiamy nasze spostrzeżenia i rekomendacje wynikające z przeprowadzonej weryfikacji zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wzrostu stawek jednostkowych opłat dla rozkładu jazdy 2012/2013. Poniższe spostrzeżenia nie mają w chwili obecnej istotnego wpływu na planowany wzrost stawek.

### **6.1. Archiwizacja dokumentacji procesu wyznaczania stawek jednostkowych**

Wyznaczenie planowanego wzrostu stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej wymaga określenia znaczącej liczby szczegółowych rozwiązań metodologicznych. W celu zapewnienia zgodności z prawem przy wyborze odpowiednich szczegółowych rozwiązań metodologicznych, planowanych kosztów i planowanej pracy eksploatacyjnej PKP PLK musiała dokonać szeregu założeń i szacunków. Założenia i szacunki zastosowane przez PKP PLK zostały przedstawione i opisane w Projekcie stawek jednostkowych 2012/2013.

Weryfikację planowanego wzrostu stawek jednostkowych oparto w dużej mierze na sprawdzeniu istniejącej dokumentacji będącej podstawą założeń i szacunków, a w przypadku braku dokumentacji na uzyskaniu potwierdzenia, iż hipotetyczne założenia i szacunki stanowią uzasadnioną podstawę do wyznaczenia planowanego wzrostu stawek jednostkowych. Ze względu na złożoność procesu wyznaczania stawek jednostkowych zaleca się aby wszystkie założenia i szacunki były odpowiednio archiwizowane w celu umożliwienia sprawnej weryfikacji procesu wyznaczania stawek jednostkowych.

### **6.2. Konsultacje procesu wyznaczania stawek jednostkowych**

Zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym PKP PLK przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe wraz z kalkulacją ich wysokości, a ten zgodnie z ust. 8 w terminie 30 dni od dnia ich otrzymania zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia.

Ze względu na złożoność procesu wyznaczania stawek jednostkowych, w tym złożoność wyboru odpowiednich szczegółowych rozwiązań metodologicznych, planowanych kosztów i planowanej pracy eksploatacyjnej, zaleca się aby powyższe kwestie były odpowiednio wcześniej konsultowane z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.



Ernst & Young

**Assurance | Tax | Transactions | Advisory**

Firma Ernst & Young jest globalnym liderem w zakresie usług audytorskich, podatkowych, transakcyjnych i doradczych. Na całym świecie 141 000 naszych pracowników jednoczą wspólne wartości i świadczenie wysokiej jakości usług. Zmieniamy rzeczywistość, pomagając naszym pracownikom, naszym klientom oraz naszej coraz szerszej społeczności w wykorzystaniu ich potencjału.

Aby uzyskać więcej informacji, odwiedź [www.ey.com/pl](http://www.ey.com/pl).

© 2012 Ernst & Young

