

Warszawa, dnia 24 sierpnia 2012 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

podmioty na prawach strony:

**Izba Gospodarcza Transportu
Lądowego**

Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa

Fundacja Pasażerów Synergia

ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

DECYZJA Nr DRRK-WKL-9110-13/12

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 10 maja 2012 r., w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie

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 ustawy oraz przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w Załącznikach do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W związku z Decyzją Prezesa UTK Nr DRRK-WKL-9110-05/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r. odmawiającą zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat przedłożonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwany dalej „Zarządcą” lub „PLK”) we wniosku z dnia 8 marca 2012 r. Zarządca wystąpił ponownie w dniu 10 maja 2012 r., pismem Nr IUS3s-3610-16/12, o zatwierdzenie zmienionych stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów (zwany dalej „rjp”) 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r.

Wobec powyższego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (zwany dalej „Prezesem UTK”) działając na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 Kpa, w zw. z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust.1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 - 8 ustawy o transporcie kolejowym, pismem z dnia 14 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-9110-13/JG/2012(MŚ-01) zawiadomił PLK o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK na rozkład jazdy pociągów 2012/2013.

Do materiału dowodowego zostały dołączone następujące dokumenty:

1. pismo UTK z dnia 14 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-9110-13/JG/12(MŚ-01),
2. pismo UTK z dnia 14 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-9110-13/JG/12(MŚ-02),
3. pismo PKP Cargo S.A. z dnia 23 maja 2012 r. Nr CETUz-073-5/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(14-MŚ),
4. pismo „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 22 maja 2012 r. Nr PBU7-6360/64/2012, odpowiedź UTK nr DRRK-WKL-9110-13/12(07-MŚ),
5. pismo PLK z dnia 17 maja 2012 r. Nr IBZ-0910-19/12,
6. pismo IGTL z dnia 25 maja 2012 r. Nr IGTL/8/1-84-2012 w sprawie dopuszczenia do udziału w postępowaniu,
7. pismo UTK z dnia 29 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-9110-13/JG/12(MŚ-04),
8. pismo PLK z dnia 6 czerwca 2012 r. Nr IUS3s-3610/16-3/12 – tajemnica przedsiębiorcy,

9. postanowienie Prezesa UTK o dopuszczeniu IGTL do udziału w postępowaniu z dnia 28 maja 2012 r. Nr DRRK-WKL-9100-13/JG/12(MŚ-05),
10. pismo „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z dnia 28 maja 2012 r. Nr MKPd-636-100-2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(13-MŚ),
11. pismo CTL Logistics z dnia 28 maja 2012 r. Nr Rej.2012/40/ZA/AT/005517/Warszawa, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(12-MŚ),
12. pismo UTK z dnia 6 czerwca 2012 r. Nr DRRK-WKL-9110-13/JG/12(MŚ-06),
13. pismo Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych z dnia 6 czerwca 2012 r. Nr REF. ZNPK 2/6/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(11-MŚ),
14. pisma Euronaft Trzebinia Sp. z o.o. z dnia 6 czerwca 2012 r. Nr BBJ/505/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(10-MŚ),
15. pismo Freightliner PL Sp. z o.o. z dnia 8 czerwca 2012 r. Nr FPL 11/06/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(08-MŚ),
16. pismo DB Schenker S.A. z dnia 12 czerwca 2012 r. Nr RE+PL-BT/BTO/TOD/276/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(09-MŚ),
17. pismo PKP Intercity S.A. z dnia 18 czerwca 2012 r. Nr BSS1-070-47/2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(15-MŚ),
18. pismo „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z dnia 5 lipca 2012 r. Nr MKP-636-123-2012, odpowiedź UTK Nr DRRK-WKL-9110-13/12(13-MŚ),
19. pismo UTK z dnia 10 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(16-MŚ),
20. pismo UTK z dnia 11 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(17-JG),
21. pismo UTK z dnia 13 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(18-JG) – objęte tajemnicą przedsiębiorcy, wraz z odpowiedzią PLK z dnia 18 lipca 2012 r. Nr IOR-25/324/12,
22. pismo IGTL z dnia 6 lipca 2012 r.,
23. pismo UTK z dnia 13 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(19-MŚ),
24. pismo PLK z dnia 12 czerwca 2012 r. Nr IUS3s-3610/16-4/12,
25. pismo PLK z dnia 19 lipca 2012 r. Nr IUS3s-3610/16-5/12 – tajemnica przedsiębiorcy,
26. wniosek z dnia 17 lipca 2012 r. „Fundacji Pasażerów Synergia” o dopuszczenie do udziału w postępowaniu,
27. postanowienie Prezesa UTK z dnia 25 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(20-MŚ) dopuszczające „Fundację Pasażerów Synergia” do udziału w postępowaniu,
28. Opinia niezależnego biegłego rewidenta – konsorcjum Ernst & Young, wraz z raportem z weryfikacji zasadności przyjętego przez PLK wzrostu stawek jednostkowych opłat dla rjp 2012/2013 objętym w części tajemnicą handlową przedsiębiorcy,
29. pismo UTK z dnia 26 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(21-MŚ),
30. notatki UTK z dnia 27 lipca 2012 r. i 30 lipca 2012 r. w sprawie przeglądu akt,
31. pismo UTK z dnia 31 lipca 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(24-JG),

32. pismo IGTL z dnia 3 sierpnia 2012 r. Nr IGTL/8/1-84/2012,
33. pismo UTK z dnia 13 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(25-JG),
34. pismo UTK z dnia 14 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(26-JG),
35. pismo ZNPK z dnia 9 sierpnia 2012 r. NR REF.ZNPK 1/8/2012,
36. pismo UTK z dnia 17 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(28-MŚ),
37. pismo ZNPK z dnia 14 sierpnia 2012 r. NR REF.ZNPK 1/8/2012.

Biorąc pod uwagę zgłaszane przez przewoźników opinie oraz dokonane w trakcie prowadzonego przedmiotowego postępowania administracyjnego analizy, Prezes UTK skorzystał, w myśl § 17 ust. 2 rozporządzenia, z przysługującego mu prawa i zasięgnął opinii biegłego rewidenta, wyłonionego w trybie przetargu, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) w sprawie zasadności przyjętego przez Zarządcę we wniosku z dnia 10 maja 2012 r. wzrostu stawek jednostkowych. W wyniku zawartej w dniu 14 maja 2012 r. umowy o wykonanie zamówienia publicznego, konsorcjum Ernst & Young Business Advisory sp. z o.o. i Wspólnicy Sp. komandytowa oraz Ernst & Young Audit sp. z o. o. przekazało w dniu 18 lipca 2012 r. Prezesowi UTK „Opinię niezależnego biegłego rewidenta” wraz z raportem w wersji pełnej oraz do publicznej prezentacji.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK, kierując się interesem społecznym reprezentowanym przez wnioskodawców, wydał dla Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz „Fundacji Pasażerów Synergia” postanowienia dopuszczające do udziału w postępowaniu w charakterze stron.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego wyraziła przy piśmie z dnia 3 sierpnia 2012 r. Nr IGTL/8/1-84/2012 swoją opinię co do niniejszego postępowania administracyjnego oraz wniosła o udostępnienie całości „Raportu” do „Opinii niezależnego biegłego rewidenta”. Na powyższe otrzymała odpowiedź przy piśmie z dnia 13 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(25-JG).

Pismem z dnia 14 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(26-JG) Prezes UTK zawiadomił Strony o przysługujących uprawnieniach odnośnie składania oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedania się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. Prezes UTK zwrócił się o wyrażenie stanowiska w terminie 3 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych w pismach z dnia 9 i 14 sierpnia 2012 r. NR REF. ZNPK 1/8/2012 wyraził swoje uwagi co do niewłaściwej implementacji prawa wspólnotowego do polskiego porządku prawnego oraz o uzupełnienie opinii biegłego o analizę efektywności zarządcy. Wniósł także o udostępnienie całości „Raportu” do „Opinii niezależnego biegłego rewidenta”. Na powyższe otrzymał odpowiedź przy piśmie z dnia 17 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-WKL-JG-9110-13/12(28-MŚ).

Do dnia wydania niniejszej decyzji Strony nie wniosły stanowiska w przedmiotowej sprawie.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje

Organ administracji publicznej, w myśl art. 104 § 1 Kpa, załatwia sprawę 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, w myśl art. 61 § 4 Kpa, zawiadamia się wszystkie osoby będące stronami w sprawie. Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy m.in. zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych 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 zgodnie z § 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, w myśl § 16 ust. 3 rozporządzenia, 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, zgodnie z § 16 ust. 4 rozporządzenia, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W myśl art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

W obowiązujących przepisach prawnych brak jest uregulowań dotyczących metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Stosowane przez Zarządcę metody alokacji kosztów i pracy eksploatacyjnej, przyjmowanych do kalkulacji stawek, powinny wykazywać się stałością, być przejrzyste, jednoznaczne i uzasadnione wielkością i stanem technicznym infrastruktury, systemami prowadzenia ruchu, wielkością i rodzajem prowadzonego ruchu, pracami modernizacyjnymi na liniach kolejowych, ograniczeniami stałymi wynikającymi z prowadzonych na tych liniach prac oraz stanem zatrudnienia. Wpływ takich

parametrów jak prędkość techniczna pociągu, ciężar brutto czy natężenie na poszczególnych liniach i ich odcinkach powinien być konsultowany z rynkiem kolejowym i uwzględniony w przyjętej metodyce kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

W świetle art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych obszarach kolejowych zobowiązani są zarządca i przewoźnicy kolejowi. Natomiast przepis art. 59 ust. 1 ww. ustawy stanowi m.in., że zarządca tworzy Straż Ochrony Kolei (dalej „SOK”) na zasadach określonych w Rozdziale 10 ww. ustawy. Przepis art. 60 ust. 1 ww. ustawy określa zadania SOK, do których należy kontrola przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych obszarach kolejowych.

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, 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 ww. 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 o transporcie kolejowym.

W toku przeprowadzonego postępowania dowodowego w niniejszej sprawie poddano weryfikacji zgromadzone dokumenty i materiały dowodowe:

- wniosek PLK z dnia 10 maja 2012 r.,
- pisma uzupełniające do wniosku PLK z dnia 10 maja 2012 r.,
- pisma przewoźników kolejowych,
- opinię niezależnego biegłego rewidenta z dnia 18 lipca 2012 r.

Sprawdzono przedłożony projekt stawek jednostkowych opłat pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 - 6 ustawy o transporcie kolejowym, w tym:

- sposób kalkulacji stawek jednostkowych 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,
- sposób określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o którym mowa w § 12 rozporządzenia,
- sposób określenia stawek jednostkowych opłat dodatkowych, o którym mowa w § 12 rozporządzenia,

nie badając dokumentów źródłowych.

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, a także zasady przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 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 wnioskiem o udostępnienie projektu stawek jednostkowych oraz wykazu zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowanymi im stawkami dla pociągów pasażerskich i towarowych na okres obowiązywania rjp 2012/2013 wystąpili następujący przewoźnicy:

- PKP Intercity S.A.,
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.
- ARRIVA PL sp. z o.o.,
- Freighliner PL Sp. z o.o.

Uwagi do przedłożonego projektu stawek jednostkowych opłat na rjp 2012/2013 przesłali do UTK następujący przewoźnicy oraz organizacje społeczne zrzeszające przewoźników:

- Freighliner PL Sp. z o.o.,
- DB Schenker Rail Polska S.A.,
- Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.,
- CTL Logistics Sp. z o.o.,
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
- Koleje Mazowieckie-KM sp. z o.o.,
- PKP CARGO S.A.,
- PKP INTERCITY SPÓŁKA AKCYJNA,
- Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

PKP Cargo S.A. wystosowała stanowisko w sprawie dalszego wzrostu kosztów dostępu dla przewoźników kolejowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w szczególności dla przedziału masowego poniżej 1100 T, pomimo zmniejszenia pierwotnych dysproporcji, występujących we wniosku PLK z dnia 8 marca 2012 r., za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów towarowych, w szczególności dla ruchu rozproszonego, jak również z tytułu opłat dodatkowych. Poruszono również zmiany w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2012/2013”, zwanym dalej „Regulaminem”, w zakresie marży zysku, niezadowolający stan linii kolejowych i związanej z tym niskiej prędkości pociągów oraz ograniczonej przepustowości linii, objazdów i braku rekompensat z tego tytułu, ponoszenia opłat za zamówione a nie rzeczywiste brutto pociągu, niedostatecznej ochrony mienia przewoźników na liniach PLK i strat z tym związanych, braku długoletniej i stabilnej polityki warunków i zasad korzystania z infrastruktury, niższej konkurencyjności przewoźników kolejowych w stosunku do przewoźników drogowych a także

dyskryminacji przewozów w pojedynczych wagonach i w grupach wagonowych wobec przewozów masowych na skutek projektowanej przez PLK podwyżki stawek dostępu.

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. wyraziło swoje niezadowolenie w związku z wysokimi wzrostami stawek na niektórych liniach, pomimo obniżenia stawek na innych użytkowanych liniach. Zróżnicowanie stawek na różnych liniach kolejowych, opisanych przez Spółkę, nie znajduje żadnego uzasadnienia technicznego ani ekonomicznego i stwarza istotne zagrożenie dla rentowności utrzymania niektórych, przedstawionych w piśmie, połączeń kolejowych. Rozdzielność rozliczeń na wykorzystywanych liniach, wynikająca z zawartych umów ramowych z organizatorem przewozów, może spowodować nierentowność linii, a w konsekwencji zawieszenie przewozów na tych liniach. Zdaniem Spółki, Zarządca pomniejszając kategorię linii o 1 w dół, stosuje metodykę ustalania stawek, w wyniku której następują znaczne podwyżki dla niektórych liniach i przedziałów mas brutto wykorzystywanych przez Spółkę. Ponadto podwyżki stawek dostępu ustalone są dla linii, na których od lat, przy utrzymującym się poziomie wielkości pracy eksploatacyjnej, nie ulega poprawie stan techniczny. Powyższe ma znamiona maksymalizacji zysku Zarządcy przy nieponoszeniu dodatkowych nakładów inwestycyjnych oraz pracy w związku z zagęszczeniem liczby pociągów oraz wykorzystywania sytuacji, poprzez sztuczne podwyższanie cen dostępu do linii o znaczeniu marginalnym, stających się już obecnie nierentownymi, na których przewozy zostaną utrzymane wyłącznie z uwagi na realizowaną przez przewoźników regionalnych misję publiczną. Spółka stoi na stanowisku, że samorządy lokalne, a przede wszystkim Samorząd Województwa Mazowieckiego, nie mogą być jedynymi beneficjentami ponoszącymi koszty utrzymania polskiej sieci linii kolejowych.

CTL Logistics Sp. z o.o. skarżył się na wysokie stawki dostępu, jako jedne z najwyższych w Europie, stanowiące ok. 30 % kosztów przewoźników przy niskiej prędkości, jednej z najniższych w Europie. Podkreśla brak rekompensat przy niskiej jakości usług, wynikającej z licznych objazdów i remontów, likwidowania bocznicy, a tym samym obniżenie przepustowości linii jak również obniżanie i tak już niskiej prędkości handlowej. Wskazuje negatywny wpływ wysokich stawek dostępu do infrastruktury, a tym bardziej ich wzrostu, wątpliwego co do zgodności z wytycznymi i przepisami krajowymi jak i Dyrektywami Unii Europejskiej, nie tylko na przewoźników kolejowych, ale na całą gospodarkę, na środowisko naturalne i sytuację społeczno-ekonomiczną kraju. Zdaniem Spółki zaproponowane stawki mają znamiona wykorzystywania monopolistycznej pozycji przez PLK jak i krótkowzroczności, podyktowanej tylko i wyłącznie własnym interesem PLK.

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych podkreślił wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w porównaniu do rynku europejskiego przy pogłębianym w ostatnich latach trendzie rosnących stawek dostępu przy obniżonej jakości infrastruktury kolejowej. Uzupełniając niekorzystny trend prognozowanymi wzrostami cen paliw i energii trakcyjnej i konfrontując to z niską marżą zysku, z konieczności stosowaną przez przewoźników przewiduje się wchodzenie kolei w proces systemowej destrukcji. Wzrost kosztów będzie przekładał się

na zmniejszenie skali przewozów, które z kolei wpłyną na obniżenie wpływów Zarządcy z tytułu pobranych opłat, co będzie skutkowało kolejnym podnoszeniem stawek dostępu, po raz kolejny wywołując redukcję działalności. Obniżanie konkurencyjności kolei na korzyść transportu drogowego będzie miało negatywny wpływ na środowisko naturalne i sytuację społeczno-gospodarczą kraju.

Euronaft Trzebinia Sp. z o.o. wnioskuje o niezatwierdzenie stawek dostępu na rjp 2012/2013 zaproponowanych przez PLK, argumentując, że ciągły wzrost kosztów dostępu do infrastruktury nakładający się na obecną koniunkturę w branży przewozów towarowych powoduje spadek rentowności, ograniczanie inwestycji w zakresie modernizacji taboru i docelowej poprawy bezpieczeństwa. Zwróciła też uwagę na nierozwiązane dotychczas kwestie mające wpływ na koszty dostępu, takie jak: liczne objazdy i brak rekompensat z tego tytułu, niedostateczną ochronę mienia przewoźnika na liniach PLK i związane z tym straty przewoźników, niezadowolający stan linii kolejowych i związana z tym niska prędkość pociągów oraz ograniczona przepustowość linii, niższa konkurencyjność kolei w Polsce w stosunku do przewozów drogowych.

Freighliner PL Sp. z o.o. odniosło się do szkodliwych dla rynku przewozowego rozwiązań w zakresie wysokości stawek dostępu, jak również struktury wewnętrznej opłat. Zdaniem Spółki destabilizująca i pogarszająca warunki funkcjonowania przewoźników propozycja „cennika” PLK prowadzi do sprzecznego z dyrektywami i strategiami Unii Europejskiej zmniejszenia roli kolei, a w konsekwencji do pogarszania szans rozwoju, ograniczania inwestycji i zatrudnienia funkcjonujących na tym rynku firm. Ponoszenie przez przewoźników kolejowych 75 % kosztów utrzymania infrastruktury publicznej (25 % w przypadku przewoźników drogowych) prowadzi do systematycznego spadku udziału, wynoszącego obecnie jedynie 17 % w rynku przewozu ładunków i jest świadectwem nierównego traktowania przez Państwo tych dwóch gałęzi transportu. Silne wspieranie przez Państwo transportu drogowego ze szkodą dla transportu kolejowego powoduje dalsze podnoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, należących i tak już do najwyższych w Europie.

DB Schenker Rail Polska S.A. wskazał, że zróżnicowanie stawek dostępu dla poszczególnych przedziałów masy brutto pociągów i kategorii linii kolejowych powinno być równomierne, co nie zostało zachowane w przypadku „cennika” PLK. Zdaniem Spółki, Zarządca negatywnie podchodzi do ciężkich pociągów ładownych i próżnych, co pokazuje nierównomierny wzrost stawek w przedziałach masy brutto pociągów, najwyższy dla przedziałów $600 < M \leq 1100$ oraz $2100 < M \leq 3000$. Struktura przewozów Spółki powoduje, że prognozowany wzrost stawek będzie na poziomie 10 %, jest dalece przekraczający inflację i sugerujący, że mimo kurczącej się sieci PLK, koszty udostępniania wcale nie spadają, ale rosną. Zdaniem Spółki dzieje się tak, ponieważ nie istnieje żaden mechanizm wymuszający poprawę efektywności zarządzania siecią oraz istnieje prawdopodobieństwo, że do kalkulacji stawek dostępu włączane są koszty amortyzacji oraz koszty finansowe, co jest niezgodne z regulacjami Unii Europejskiej. Spółka wskazuje ponadto, że PLK bez wiedzy i zgody Prezesa UTK nie może zmieniać „cennika”. Możliwa jest jednak, poza

jakąkolwiek kontrolą UTK – zgodnie z wnioskiem Spółki do późniejszego zbadania – zmiana kwalifikacji kategorii poszczególnych odcinków linii kolejowych, co automatycznie skutkuje wzrostem stawki. W ocenie Spółki, wiele przykładów wskazuje, że „cennik” PLK na rjp 2012/2013 zawiera odcinki z obniżoną kategorią linii w stosunku do „cennika” na rjp 2011/2012, dzięki czemu proponowana podwyżka globalnie wydaje się niższa, jednak po zakończeniu robót i modernizacji może dojść do podniesienia kategorii, a tym samym podwyżka opłat za dostęp będzie jeszcze większa.

PKP INTERCITY SPÓŁKA AKCYJNA podniosła nieuzasadnione wzrosty stawek, stanowiących zagrożenie dla rentowności jej pociągów, poruszających się po odcinkach „4” i „5” kategorii linii, w szczególności w przedziale masy brutto $300 < M \leq 450$. Wzrosty stawek przy jednoczesnym braku poprawy parametrów linii spowoduje nie tylko dalszy spadek rentowności Spółki, ale także dalsze obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego i lotniczego. Konsekwencją powyższego może być zawieszenie przewozów do czasu ustalenia poziomu stawek dostępu, skorelowanego z jakością usług PLK.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego podjęła problem kalkulacji stawek jednostkowych opłat odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych i alokacji nakładów w ostatnich latach na modernizację infrastruktury wyłącznie na poprawę stanu przewozów pasażerskich. Kwestionowała też włączenie do kalkulacji stawek kosztów SOK jako niemających związku z prowadzeniem ruchu pociągów towarowych. Powyższe oraz udostępnione materiały dotyczące kalkulacji stawek nie pozwalają, zdaniem Izby na ustalenie, czy nie następuje tzw. „skrośne” finansowanie przewozów pasażerskich poprzez obciążanie przewozów towarowych kosztami modernizacji i utrzymania infrastruktury wyłącznie dla przewozów pasażerskich. Izba wystąpiła ponadto z wnioskiem o udostępnienie całości „Raportu” załączonego do „Opinii niezależnego biegłego rewidenta, stwierdzając konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy rzeczywistych kosztów w rozbiu na przewozy pasażerskie i przewozy towarowe, jeśli nie była zagadnieniem opisanym w ww. Raporcie.

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych wyraził swoje uwagi co do niewłaściwej implementacji prawa wspólnotowego do polskiego porządku prawnego oraz o uzupełnienie opinii biegłego o analizę efektywności zarządcy i prawidłowości ustalania stawek jednostkowych odrębnie dla pociągów pasażerskich i odrębnie dla pociągów towarowych. Wniósł także o udostępnienie całości „Raportu” do „Opinii niezależnego biegłego rewidenta”.

Powyższe opinie zostały rozpatrzone w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego, o czym przewoźnicy zostali o tym poinformowani oddzielnymi pismami. Stanowisko Prezesa UTK do przedłożonych opinii zostało wyrażone w podsumowaniu niniejszej decyzji.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej Zarządcy

Zarządca na dzień 31 grudnia 2011 r. władał 21 735,32 km linii kolejowych, w tym:

- linie eksploatowane normalnotorowe – 19 151,08 km (w tym 10 587,35 km linii jednotorowe), co stanowiło 98,13 % długości linii eksploatowanych będących we władaniu wszystkich zarządców w Polsce,
- linie o znaczeniu państwowym – 11 496,05 km (w tym 3 507,98 km linii jednotorowych), co stanowiło 60,03 % linii eksploatowanych,
- linie pozostałe – 7 655,03 km (w tym 7 079,37 km linii jednotorowe), co stanowiło 39,97 % linii eksploatowanych.

Infrastruktura kolejowa eksploatowana i udostępniana przez Zarządcę składa się z 16 województw. Udział długości eksploatowanych linii w poszczególnych województwach przedstawia się następująco:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| - woj. dolnośląskie - 9,29%; | - woj. podkarpackie - 4,50 %; |
| - woj. kujawsko-pomorskie - 6,57 %; | - woj. podlaskie - 3,73 %; |
| - woj. lubelskie - 4,60 %; | - woj. pomorskie - 6,30 %; |
| - woj. lubuskie - 5,05 %; | - woj. śląskie - 9,57 %; |
| - woj. łódzkie - 5,53 %; | - woj. świętokrzyskie - 3,13 %; |
| - woj. małopolskie - 5,48 %; | - woj. warmińsko-mazurskie - 6,31 %; |
| - woj. mazowieckie - 8,74 %; | - woj. wielkopolskie - 10,44 %; |
| - woj. opolskie - 4,46 %; | - woj. zachodniopomorskie - 6,28 %. |

Linie zelektryfikowane o długości 11 771,46 km, stanowiły 61,47 % ogólnej długości eksploatowanych przez PLK linii kolejowych, z czego 4 041,47 km (34,33 %) to linie zelektryfikowane jednotorowe.

Na zarządzanej przez PLK sieci kolejowej znajdowało się łącznie 37 141,62 km torów normalnotorowych, w tym:

- 24 888,96 km zelektryfikowanych,
- 9 426,81 km torów stacyjnych,
- 2 187,85 km torów wyłącznie dla ruchu pasażerskiego,
- 4 668,68 km torów wyłącznie dla ruchu towarowego.

Zarządzana w 2011 r. infrastruktura charakteryzowała się poniższymi parametrami:

- prędkością maksymalną V_{\max} (km/godz.):

- $V_{\max} \leq 60$	33,92 % linii kolejowych,
- $60 < V_{\max} \leq 80$	21,52 % linii kolejowych,
- $80 < V_{\max} \leq 120$	35,31 % linii kolejowych,
- $120 < V_{\max} \leq 160$	9,25 % linii kolejowych,
- dopuszczalne naciski osi – P (kN):

- $P < 200$	26,19 % linii kolejowych,
- $200 < P \leq 210$	16,37 % linii kolejowych,
- $210 < P \leq 221$	12,40 % linii kolejowych,

- P>221 45,04 % linii kolejowych,
- obciążenie przewozami – T (mln ton/rok):
 - T<3 34,55 % linii kolejowych,
 - 3≤T<10 22,36 % linii kolejowych,
 - 10≤T<25 25,28 % linii kolejowych,
 - T≥25 17,81 % linii kolejowych.

W 2011 r. z infrastruktury Zarządcy skorzystało ■ przewoźników kolejowych (w tym ■ przewoźników pasażerskich) wykonujących przewozy osób i ładunków, którzy zakupili łącznie ■ pociągokilometrów (zwanych dalej „pockm”) tras kolejowych, w tym ■ pockm tras pociągów pasażerskich i ■ pockm tras pociągów towarowych.

III. Zasady pobierania opłat

Zarządca, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- nie przewiduje, w myśl art. 34 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków, o których mowa w art. 34 ust. 1 pkt 1 i 2 ww. ustawy,
- Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rjp, będzie pobierać podwyższoną opłatę podstawową za korzystanie z przepełnionej linii kolejowej, określoną w wyniku przeprowadzonej aukcji z udziałem zainteresowanych przewoźników, o której mowa w art. 34 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym.
- Zarządca oświadczył, że będzie stosował, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadkach o których mowa w §11 rozporządzenia, dla punktów 1 i 2.
- Zarządca określił we wniosku stosowanie ulgi do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 34 ust. 2 pkt. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, z zachowaniem równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników kolejowych. Szczegółowe zasady udzielania ulg uwzględnił Zarządca w „Regulaminie przydzielania i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2012/2013”. Jednocześnie, zgodnie z pismem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ramach rjp 2012/2013, będzie wprowadzona ulga dla przewoźników realizujących przewozy jednostek transportu intermodalnego.
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosować marżę zysku w wysokości 1 %, za wyjątkiem opłat ustalonych z wykorzystaniem stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury za przejazdu realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy i katalogu PLK, dla których będzie stosować marżę zysku w wysokości 8 %.

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 %. W myśl § 16 ust. 4 rozporządzenia, zarządca, jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego, zobowiązany jest do działań w kierunku ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat. Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca powinien dopasować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych. Przesłanką w określaniu opłat przez zarządcę powinna być optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej do stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury lub wręcz odstąpienie od jej stosowania.

IV. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przepisów kolejowych

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe:

- opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującej usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ww. ustawy,
- opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmującej usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ww. ustawy,
- opłat dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 11 ww. ustawy.

Odnosząc się do stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił je, w myśl § 7 rozporządzenia, dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Na podstawie § 8 ust. 1 rozporządzenia, do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, Zarządca przyjął:

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności,
- koszty finansowe,
- pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i rodzajów pociągów.

Zarządca przedstawił, na podstawie § 8 ust. 2 rozporządzenia, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zróżnicowane całkowitą masą brutto pociągu, dla 4 kategorii linii dla pociągów pasażerskich i dla 3 kategorii linii dla pociągów towarowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej oraz dla 5 kategorii linii po których odbywać się będzie ruch pociągów pasażerskich i towarowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

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

Zarządca przyjął identyczne jak dla obowiązującego na rjp 2011/2012 przedziały mas brutto pociągów.

Odnosząc się do stawek jednostkowych opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz stawek jednostkowych za usługi dodatkowe i pomocnicze, wymienione w części II Załącznika do ww. ustawy, Zarządca, określił je, w myśl § 12 rozporządzenia, na podstawie indywidualnej kalkulacji.

Zarządca, zgodnie z art. 33 ust.5a ustawy o transporcie kolejowym, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej pomniejszył wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.

V. Kategorie linii kolejowych i przedziały całkowitych mas brutto pociągów

Stażość parametrów przyjmowanych do kategoryzacji linii kolejowych oraz przedziałów mas brutto pociągów w przekłada się na przewidywalność warunków korzystania z infrastruktury kolejowej przez przewoźników kolejowych jak również na stażość sposobu kalkulacji stawek jednostkowych opłat, a konsekwencji na stabilizację rynku przewozów kolejowych. Transparentność i powtarzalność zasad udostępniania infrastruktury kolejowej ma istotne znaczenie dla strategii działania przewoźników kolejowych, opartej na pewnych i stabilnych podstawach w skali całego kraju. Ważne jest więc, aby Zarządca kierował się powyższymi przesłankami przy ustalaniu kategorii linii kolejowych i przedziałów mas brutto pociągów w kolejnych rozkładach jazdy pociągów, uwzględniając przy tym konsultacje i potrzeby rynku kolejowego.

Kategorie linii kolejowych

W kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury Zarządca uwzględnił zmiany w metodyce ustalania kategorii linii kolejowych wynikające z Decyzji Prezesa UTK Nr TRM/9111/2/11 z dnia 4 listopada 2011 r. (zmieniającej Decyzję Nr TRM-9111/1/11 z dnia 23 września 2011 r.) oraz Nr DRRK-911-18/11 z dnia 7 lutego 2012 r.

Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianego fragmentu linii kolejowej Zarządca przyjął średnią ważoną prędkość maksymalną

(oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. W porównaniu do przyjętej na rjp 2011/2012 metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury zmieniono sposób obliczania średniej ważonej średniej dopuszczalnej prędkości technicznej z uwzględnieniem ograniczeń stałych. Dotychczas „wagą” była długość fragmentu odcinka linii o danej prędkości, co było uzasadnione wielkością kosztów niezbędnych do zapewnienia utrzymywania danej prędkości. Przyjęta do kalkulacji stawek nowa metodyka zakłada, że „wagą” będzie czas obliczony jako iloraz długości fragmentu odcinka i dopuszczalnej prędkości technicznej z uwzględnieniem ograniczeń stałych dla tego fragmentu odcinka. Uwzględnia również planowane wydłużenie czasu jazdy wskutek ograniczeń stałych na odcinkach z planowanymi pracami modernizacyjnymi i remontowymi. W ślad za stwierdzeniem PLK, powyższe zmiany nie spowodują, że prędkości przyjmowane do ustalenia kategorii linii będą porównywalne z prędkościami pociągów, jednak różnica pomiędzy tymi prędkościami będzie mniejsza.

Średnie wartości dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinka, z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego, obliczone zostały na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) na rjp 2012/2013 i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia (stałe czy punktowe) oraz założonej średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Dla określenia kategorii linii kolejowej przypisanej do odcinka wybrana została niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej, tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzono warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie był spełniony powyższy warunek to kategoria wynikająca z prędkości została obniżona o jedną kategorię, po czym ponownie sprawdzono spełnienie ww. warunku.

Zarządca przypisał kategorię linii kolejowej dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do instrukcji Id-12 (D-29) „Wykaz linii”. Kategoria linii kolejowej określona została w oparciu o parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia, tj.:

- 1) dopuszczalną prędkość techniczną z uwzględnieniem ograniczeń stałych dla pociągów pasażerskich,
- 2) dopuszczalną prędkość techniczną z uwzględnieniem ograniczeń stałych dla pociągów towarowych,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km torów.

Kategoria linii kolejowej ustalana została, jako średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich lub towarowych – waga 60 %,
- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40 %

i zaokrąglona do całkowitej liczby w dół.

Zarządca przyjął parametry, identycznie jak w rjp 2011/2012 odpowiednio dla:

- | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| a. pierwszej („1”) kategorii linii | 1) $0 < V_{\max} \leq 40$, | 2) $0 < V_{\max} \leq 40$, | 3) $0 < N \leq 6$, |
| b. drugiej („2”) kategorii linii | 1) $40 < V_{\max} \leq 80$, | 2) $40 < V_{\max} \leq 60$, | 3) $6 < N \leq 10$, |
| c. trzeciej („3”) kategorii linii | 1) $80 < V_{\max} \leq 100$, | 2) $60 < V_{\max} \leq 80$, | 3) $10 < N \leq 20$, |
| d. czwartej („4”) kategorii linii | 1) $100 < V_{\max} \leq 120$, | 2) $80 < V_{\max} \leq 100$, | 3) $20 < N \leq 40$, |
| e. piątej („5”) kategorii linii | 1) $V_{\max} > 120$, | 2) $V_{\max} > 100$, | 3) $N > 40$. |

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane zostało z uwzględnieniem średniodobowego natężenia odcinków linii kolejowych w 2011 r. i odnoszone do 1 km toru.

Przedziały całkowitych mas brutto pociągów

Zarządca przyjął dotychczas stosowane przedziały całkowitych mas brutto pociągów:

1. $M \leq 60$
2. $60 < M \leq 150$
3. $150 < M \leq 300$
4. $300 < M \leq 450$
5. $450 < M \leq 600$
6. $600 < M \leq 1100$
7. $1100 < M \leq 1500$
8. $1500 < M \leq 2100$
9. $2100 < M \leq 3000$
10. $M > 3000$

Mając na uwadze całkowite masy pociągów pasażerskich i towarowych, Zarządca wydzielił przedziały mas brutto dla pociągów:

- towarowych:
 1. $M \leq 60$
 2. $60 < M \leq 150$
 3. $150 < M \leq 300$
 4. $300 < M \leq 450$
 5. $450 < M \leq 600$
 6. $600 < M \leq 1100$
 7. $1100 < M \leq 1500$
 8. $1500 < M \leq 2100$

- 9. $2100 < M \leq 3000$
- 10. $M > 3000$
- pasażerskich:
 - 1. $M \leq 60$
 - 2. $60 < M \leq 150$
 - 3. $150 < M \leq 300$
 - 4. $300 < M \leq 450$
 - 5. $450 < M \leq 600$
 - 6. $M > 600$

Należy przy tym mieć na uwadze, że w przedziale masowym $600 < M \leq 1100$ dla niższych kategorii linii kolejowych (od „1” do „3”) przeważa ruch towarowy, natomiast dla wyższych kategorii linii kolejowych (od „4” do „5”) przeważa ruch pasażerski.

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

Zarządca oświadczył, że w Projekcie stawek jednostkowych opłat uwzględnił zalecenia Decyzji Prezesa UTK Nr DRRK-WKL-9110-05/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r. odmawiającej zatwierdzenia stawek przedłożonych Prezesowi UTK w dniu 8 marca 2012 r. i pismo Prezesa UTK nr DRRK-WKL-MŚ-9110-05/12(26-JG) z dnia 27 kwietnia 2012 r. dotyczące skutków wyżej wymienionej decyzji.

[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]

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

1. przypisaniu przez zarządcę poszczególnym komórkom tablic cennikowych planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm;
2. podziale planowanych kosztów na grupy: koszty remontów, koszty bezpośrednie z wyłączeniem kosztów prowadzenia ruchu, koszty pośrednie łącznie z kosztami SOK i prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty sieci trakcyjnej;
3. zmniejszeniu planowanych kosztów, w każdej z wyróżnionych powyżej grup, o przewidywane dofinansowanie proporcjonalnie do udziału kosztów tej grupy w kosztach całkowitych;

4. zastosowaniu współczynników różnicujących lub wzorów, uwzględniających parametry degradacji infrastruktury kolejowej, do wyznaczenia części stawek wynikających z poszczególnych grup kosztów;
5. wyznaczaniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych stawek wynikających z przyporządkowania poszczególnym grupom kosztów;
6. sprawdzeniu poprawności wyliczenia stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sprawdzenie planowanych przychodów, przy zastosowaniu wyznaczonych stawek i planowanej pracy eksploatacyjnej oraz porównanie ich z planowanymi kosztami udostępniania infrastruktury, pomniejszonymi o przewidywane dofinansowania;
7. ustaleniu, na podstawie obliczonych stawek jednostkowych i planowanej pracy eksploatacyjnej, średnich stawek jednostkowych dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i całkowitej masy brutto pociągu Zarządca skalkulował, przy uwzględnieniu art. 33 ust 5a ustawy o transporcie kolejowym w sposób, o którym mowa w § 13 rozporządzenia, tak aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów, jakie poniesie Zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia przewoźnikom kolejowym korzystania z przydzielonych tras pociągów przy zapewnieniu przewidywanego zakresu udostępnienia infrastruktury kolejowej.

VII. Wielkości przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Podstawą do wyznaczenia kosztów na 2013 r. był wstępny projekt planu na 2012 rok. Opracowując plan kosztów na 2013 r. Zarządca kierował się następującymi przesłankami:

- a) środki na utrzymanie infrastruktury kolejowej powinny być wystarczające do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów oraz częściowego powstrzymania dalszej degradacji infrastruktury kolejowej. Ich wielkość jest niewspółmierna w stosunku do potrzeb wynikających ze stanu technicznego zarządzanych linii kolejowych,
- b) koszty powinny być bilansowane osiągniętymi przychodami spółki w celu zachowania płynności finansowej,
- c) planowane koszty na 2013 r. uwzględniają przewidywane zmiany społeczno – gospodarcze w kraju (wskaźniki mikro i makroekonomiczne), przy uwzględnieniu wskaźnika inflacji planowanej na rok 2012 i 2013 na poziomie 3%, wzrostu cen energii o 5 % w roku 2012 i 4 % w roku 2013 oraz wzrostu cen materiałów, usług obcych i wynagrodzeń.

Zarządca planując koszty na rjp 2012/2013 przyjął założenie, że nie powinny one przekroczyć wskaźnika inflacji. Priorytetem było zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu, utrzymanie standardu linii zmodernizowanych oraz racjonalne wykorzystanie w pełnym zakresie przyznaných

Spółce środków budżetowych i z Funduszu Kolejowego na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej.

Z bazy kosztów stanowiących podstawę wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych Zarządca wyłączył następujące koszty:

- a) nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, amortyzacji od środków trwałych finansowanych z UE, dotacji budżetowej, Funduszu Kolejowego, rezerwy,
- b) świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- c) pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzeń i pochodnych pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- d) wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych mocy wytwórczych,
- e) sprzedaży innych usług na zewnątrz,
- f) narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności oraz inne koszty.

Wysokość dotacji do kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 pochodzącej z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, w łącznej kwocie ██████████ zł, określona została w piśmie Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TK 10-ee-500-4-6-12 z dnia 2 lutego 2012 r. Zgodnie z powyższym pismem Zarządca został zobowiązany do przeznaczenia z ww. kwoty ██████████ zł na dofinansowanie obniżające opłaty dla przewoźników kolejowych za dostęp do infrastruktury kolejowej, realizujących przewozy jednostek transportu intermodalnego.

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości ██████████ zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2013 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Koszty ogółem są wyższe o ██████████ w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012 wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o ██████████ od kosztów wykonanych w 2011 r. wynoszących ██████████ zł. Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy prawie 90 % łącznych kosztów udostępniania infrastruktury stanowią koszty stałe.

Zarządca zaplanował następujące koszty:

1. ██████████ zł – 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 ██████████ w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o ██████████ od wykonanych w 2011 r., wynoszących ██████████ zł, w tym:

- 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o [REDACTED] od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł), w tym:
 - a) koszty utrzymania w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o [REDACTED] od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz niższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł);
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o [REDACTED] od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz niższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł);
 - c) amortyzacja w wysokości [REDACTED] zł, niższa o [REDACTED] od planowanej na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanej w 2011 r. ([REDACTED] zł);
- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł (w tym koszty SOK [REDACTED] zł), wyższe o [REDACTED] od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł).
- 3) koszty finansowe w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o [REDACTED] od planowanych na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. ([REDACTED] zł),

W planie kosztów na rjp 2012/2013 Zarządca, zgodnie z pismem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 lutego 2012 r., uwzględnił i wyszczególnił koszty usług świadczonych przez SOK. Na podstawie Decyzji Prezesa UTK Nr DRRK-WKL-9110-05/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r., przyjęto do kalkulacji stawek jednostkowych [REDACTED] pełnych kosztów operacyjnych funkcjonowania SOK, tj. kwotę w wysokości [REDACTED] zł.

2. [REDACTED] zł – to koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, wyższe o [REDACTED] w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r., wynoszących [REDACTED] zł,
3. [REDACTED] zł – to koszty świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych, określonych zgodnie z art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, niższe o [REDACTED] w porównaniu do planowanych na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o [REDACTED] od wykonanych w 2011 r. wynoszących [REDACTED] zł.

Udział poszczególnych rodzajów kosztów w całkowitych kosztach usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wynosi:

- bezpośrednich – [REDACTED] i jest niższy o [REDACTED] od planowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]
- pośrednich – [REDACTED] i jest wyższy o [REDACTED] od planowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]

- finansowych – [REDACTED] i jest wyższy o [REDACTED] od planowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]

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 [REDACTED] kosztów ogółem usługi minimalnego dostępu do infrastruktury, których udział jest wyższy o [REDACTED] od zaplanowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące [REDACTED] kosztów ogółem dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury, których udział jest niższy o [REDACTED] od zaplanowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]
- koszty amortyzacji, stanowiące [REDACTED] kosztów ogółem dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury, których udział jest niższy o [REDACTED] od zaplanowanego udziału tych kosztów na rjp 2011/2012, wynoszącego [REDACTED]

Zgodnie z informacją zawartą w złożonym wniosku, Zarządca ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej pomniejszył, w myśl art. 33 ust 5a ustawy o transporcie kolejowym, wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] zł., (wyższą o [REDACTED] w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej [REDACTED] zł), i przeznaczył:

- [REDACTED] zł na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej; więcej o [REDACTED] w porównaniu do planowanych środków na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł;
- [REDACTED] zł na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów; więcej o [REDACTED] w porównaniu do planowanych środków na rjp 2011/2012, wynoszących [REDACTED] zł.

Przyjęte do projektu stawek jednostkowych opłat dotacje pozwoliły Zarządcy na obniżenie całkowitych planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej o [REDACTED] (z [REDACTED] zł przed uwzględnieniem dotacji do kwoty [REDACTED] zł po uwzględnieniu dotacji), w tym kosztów związanych tylko z usługą podstawową o [REDACTED] (z [REDACTED] zł do [REDACTED] zł).

Kwota [REDACTED] zł stanowiąca bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej jest o [REDACTED] wyższa od przyjętej do kalkulacji stawek na rjp 2011/2012 ([REDACTED] zł).

W kwocie tej:

- a. ██████████ zł stanowi bazę do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jest to więcej o ██████████ w porównaniu do przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2011/2012 kosztów wynoszących ██████████ zł,
- b. ██████████ zł stanowi bazę do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, czyli więcej o ██████████ w porównaniu do przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2011/2012 kosztów wynoszących ██████████ zł.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną w wysokości ██████████ pockm, mniejszą o ██████████ w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej ██████████ pockm, a większą o ██████████ od wykonanej w 2011 r., wynoszącej ██████████ pockm, z podziałem na rodzaje pociągów, określone zgodnie z §7 rozporządzenia, w tym:

- a. dla przewozów pasażerskich w wysokości ██████████ pockm - niższą o ██████████ w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012 w wysokości ██████████ pockm oraz wyższą o ██████████ od wykonanej w 2011 r., wynoszącej ██████████ pockm,
- b. dla przewozów towarowych w wysokości ██████████ pockm - wyższą o ██████████ w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012 w wysokości ██████████ pockm oraz wyższą o ██████████ od wykonanej w 2011 r., wynoszącej ██████████ pockm.

Przyjęta do kalkulacji prognozowana praca eksploatacyjna wynika z rzeczywistego wykonania pracy eksploatacyjnej w roku 2011 oraz z prognozowanych zmian przewozów pasażerskich i towarowych w 2013 r.

IX. 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:

- a. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury Zarządca określił dla pociągów pasażerskich i towarowych;
- b. jednostkowy koszt jednego pockm na rjp 2012/2013 będzie wynosić 11,21 zł, który jest wyższy o 4,77 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 10,70 zł;
- c. średni koszt jednostkowy pockm będzie wynosić:
 - dla pociągów pasażerskich 7,28 zł - wyższy o 5,35 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 6,91 zł,
 - dla pociągów towarowych 17,90 zł - wyższy o 1,13 % w porównaniu do planowanego na rjp 2011/2012, wynoszącego 17,70 zł;
- d. stawka jednostkowa opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosić:
 - dla pociągów pasażerskich:

- minimalna – 2,05 zł/pockm - wyższa o 13,88 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 1,80 zł/pockm,
 - maksymalna – 22,69 zł/pockm - wyższa o 18,36 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 19,17 zł/pockm;
- dla pociągów towarowych:
- minimalna – 2,05 zł/pockm - wyższa o 13,88 % w porównaniu do planowanej na rjp 2011/2012, wynoszącej 1,80 zł/pockm,
 - maksymalna – 47,86 zł/pockm - wyższa o 18,52 % w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej 40,38 zł/pockm.

IX. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynikają głównie z warunków umów pomiędzy PLK a PKP S.A. dotyczących czynszu dzierżawnego ogólnodostępnych obiektów przeładunkowych oraz obowiązków inwestycji poprawiających stan tej infrastruktury.

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi związane z obsługą pociągów do aktualnie obowiązujących, stwierdzono znaczący wzrost planowanych stawek jednostkowych za:

- a. korzystanie ze stacji postojowej Gdynia Postojowa – o 25,67 %, z 5,22 zł/wagon do 6,56 zł/wagon. Wzrost stawki jednostkowej za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa spowodowany jest spadkiem ilości świadczonych usług o [REDACTED] (z [REDACTED] wagonów do [REDACTED] wagonów), przy wzroście planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji o [REDACTED] (z [REDACTED] zł na [REDACTED] zł);
- b. dostęp i korzystanie z peronów – o 4,03 %, z 1,24 zł/min postoju do 1,29 zł/ min postoju. Wzrost stawki jednostkowej za dostęp i korzystanie z peronów wynika ze wzrostu o [REDACTED] planowanych do kalkulacji stawki kosztów (z [REDACTED] zł na [REDACTED] zł), przy spadku zaplanowanego łącznego czasu zatrzymań przy krawędzi peronowej o [REDACTED] (z [REDACTED] min do [REDACTED] min). Wypełniając zobowiązanie nałożone na PLK Decyzjami Prezesa UTK Nr DRRK-WR-910-16/2011 i DRRK-WR-910-17/2011 z dnia 30 grudnia 2011 r. oraz Decyzją Nr DRRK-WKL-9110-05/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r. Zarządca zobowiązał się do wprowadzenia do końca sierpnia 2012 r., do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013, załącznika 2.4A w którym znajdzie się opis standardów utrzymania peronów i międzytorzy. Zapisy dotyczące utrzymania czystości i porządku na peronach, opracowane przez Zarządcę w oparciu o art. 5 Ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2012 r. poz. 391)

będą zawarte w umowach z przewoźnikami kolejowymi o udostępnianie infrastruktury w rozkładzie jazdy 2012/2013.

- c. korzystanie z torów postojowych - wzrost planowanej stawki wyniesie 4,00 %, z 1,00 na 1,04 zł/godz./tor. Wzrost stawki spowodowany jest wzrostem planowanych do kalkulacji kosztów o [] (z [] zł na [] zł) oraz wzroście planowanych ilości usług o [] (z [] na [] godz. zajętości torów); jeżeli postój jest krótszy od 2 godz. opłaty nie nalicza się,
- d. dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów - planowany wzrost o 3,19 %, z 50,16 na 51,76 zł/pociąg, przy wzroście planowanych ilości usług o [] (z [] na [] pociągów) oraz wzroście planowanych do kalkulacji kosztów o [] (z [] zł na [] zł);
- e. dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo - planowany wzrost o 3,70 %, z 0,81 na 0,84 zł/km przejazdu pociągu, przy utrzymaniu ilości planowanych usług jak w roku ubiegłym, tj. [] km oraz wzroście planowanych do kalkulacji kosztów o [] (z [] zł na [] zł);
- f. dostęp do torów postojowych stacji pasażerskich dla lokomotyw luzem i szynobusów - planowany wzrost o 3,70 %, z 0,81 na 0,84 zł/km przejazdu pociągu, przy spadku ilości planowanych usług o [] (z [] na [] km przejazdów pociągów) oraz spadku planowanych do kalkulacji kosztów o [] (z [] zł na [] zł);
- g. dostęp do terminali towarowych dla pojazdów kolejowych luzem - planowany wzrost o 3,70 %, z 0,81 na 0,84 zł/km przejazdu pociągu, przy utrzymaniu ilości planowanych usług jak w roku ubiegłym, tj. [] km oraz wzroście planowanych do kalkulacji kosztów o [] (z [] zł na [] zł).

W pozostałych przypadkach stwierdzono planowane wzrosty stawek jednostkowych od 1,28 % do 2,01 %.

X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych

Planowany wzrost kosztów świadczenia usług dodatkowych nie ma wpływu na prognozowany wzrost stawek jednostkowych, za wyjątkiem usługi za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy, z uwagi na fakt, że stawki jednostkowe opłat dodatkowych wyznaczane są na podstawie iloczynu kosztów roboczogodziny odpowiednich grup pracowników zaangażowanych przy świadczeniu tych usług i niezbędnej liczby godzin ich wykonania.

Porównując planowane na rjp 2012/2013 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących stwierdzono, że Zarządca zaplanował:

- a. za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy spadek stawki o 45,61 %, z 0,57 zł/pockm do 0,31 zł/pockm, przy wzroście o [REDACTED] planowanej ilości usług (z [REDACTED] do [REDACTED] pockm) oraz spadku planowanych kosztów o [REDACTED] (z [REDACTED] zł do [REDACTED] zł);
- b. za usługę związaną z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną bez przekroczonej skrajni i jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową Zarządca określił stawkę jednostkową niższą o 36,02 %, z 118,00 zł na 75,50 zł, przy wzroście o [REDACTED] planowanej ilości usług (z [REDACTED] do [REDACTED] pockm) oraz spadku planowanych kosztów o [REDACTED] (z [REDACTED] zł do [REDACTED] zł);
- c. za usługę związaną z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną z przekrozoną skrajnią ładunkową niepowodujących wstrzymania ruchu po sąsiednim torze Zarządca określił stawkę jednostkową wyższą o 6,38 %, z 470,00 zł na 500,00 zł, przy spadku o [REDACTED] planowanej ilości usług (z [REDACTED] do [REDACTED] pockm) oraz wzroście planowanych kosztów o [REDACTED] (z [REDACTED] zł do [REDACTED] zł);
- d. za usługę związaną z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną z przekrozoną skrajnią ładunkową powodujących wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze Zarządca określił stawkę jednostkową wyższą o 4,09 %, z 1 148,00 zł na 1 195,00 zł, przy wzroście o [REDACTED] planowanej ilości usług (z [REDACTED] do [REDACTED] pockm) oraz wzroście planowanych kosztów o [REDACTED] (z [REDACTED] zł do [REDACTED] zł);
- e. dla usług dostarczenia dodatkowych uzupełniających informacji o przejeździe pociągu oraz udziału pracowników Zarządcy w przejeździe pociągu wzrost stawek wynosi odpowiednio: 1,13 % (zmiana stawki z 41,64 na 42,11 zł/godz. pracy) i 1,90 % (zmiana stawki z 23,74 na 24,19 zł/godz. pracy);
- f. dla usługi udostępniania Regulaminów, Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych oraz udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PLK Zarządca utrzymał stawki jednostkowe w dotychczasowej wysokości, tj. 77,87 zł i 5,00 zł/stronę.

XI. Poniesione koszty związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonana praca eksploatacyjna w 2011 roku

Porównując poniesione w 2011 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2010/2011, stwierdzono zrealizowanie planowanych kosztów w wysokości [REDACTED] – (plan [REDACTED] zł, wykonanie [REDACTED] zł).

Realizacja poszczególnych rodzajów kosztów zaplanowanych przez Zarządcę przedstawiała się następująco:

- koszty bezpośrednie [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł),
w tym:
 - koszty utrzymania [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł),
 - koszty prowadzenia ruchu [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł),
 - amortyzacja [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł),
- koszty pośrednie [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł);
- koszty finansowe [] – (plan [] zł, wykonanie [] zł).

Realizacja zaplanowanej całkowitej pracy eksploatacyjnej wyniosła [] – (plan [] pockm, wykonanie [] pockm), w tym:

- dla pociągów pasażerskich [] – (plan [] pockm, wykonanie [] pockm),
- dla pociągów towarowych [] – (plan [] pockm, wykonanie [] pockm)

Zarządca planuje pracę eksploatacyjną jak i przewidywane koszty w oparciu o dane pochodzące z ostatniego zamkniętego okresu oraz przewidywane zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy.

XII. Podsumowanie

Materiał dowodowy, zebrany w sposób wyczerpujący na potrzeby niniejszego postępowania, jak również zasięgnięta przez Prezesa UTK opinia biegłego rewidenta co do zasadności wzrostu stawek jednostkowych pozwoliły na wszechstronne rozpatrzenie wniosku z dnia 10 maja 2012 r. o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat i stwierdzenie, że stawki jednostkowe opłat, przedłożone przez PLK, zostały skalkulowane w sposób nie naruszający zasad, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 i art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 35 ww. ustawy.

W „Opinii niezależnego biegłego rewidenta” z dnia 18 lipca 2012 r. stwierdzono, w pkt 5: „W wyniku weryfikacji dokumentacji będącej podstawą przyjętych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 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 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu.

Rzeczywiste wartości kosztów i pracy eksploatacyjnej mogą się różnić 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”.

W pkt 4 przedmiotowej opinii wskazano, że: „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.”

Zdaniem biegłego rewidenta, planowany wzrost stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników z infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 w stosunku do planowanych na rjp 2011/2012 jest uwarunkowany zmianami:

- planowanych kosztów,
- wartości dotacji budżetowych i z Funduszu Kolejowego,
- pracy eksploatacyjnej dla rodzajów pociągów określonych w § 7 rozporządzenia,
- wolumenu usług związanych z dostępem do urządzeń i usług dodatkowych,
- zmianami w przyjętej metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury.

Na podstawie przeprowadzonego w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy postępowania administracyjnego, a także powołując się na powyższą opinię biegłego rewidenta, Prezes UTK uznał, że przedstawiony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie narusza zasad określania tych stawek, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym.

Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca o znaczącej roli na rynku kolejowym, jakim jest PLK, powinien kierować się przede wszystkim długofalową polityką funkcjonowania rynku kolejowego, utrzymaniem i rozwojem zrównoważonego i konkurencyjnego transportu kolejowego, zarówno krajowego jak i międzynarodowego przy wykorzystaniu transparentnych i przewidywalnych w długim okresie zasad zarządzania i udostępniania władanej infrastruktury kolejowej, opartych na szerokiej konsultacji z podmiotami rynku kolejowego.

Kluczowe znaczenie ma tu przejrzysty i stały system opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym kalkulacja stawek jednostkowych za minimalny dostęp. Kalkulacja stawek powinna odbywać się w myśl przepisów ustawowych, w tym zasady równego traktowania przewoźników kolejowych, przy zachowaniu szczególnej rzetelności i ostrożności w działaniu, w tym optymalizacji kosztów udostępnianej infrastruktury kolejowej oraz długookresowego planowania, również ze względu na umowy ramowe zawierane z przewoźnikami kolejowymi. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej opiera się m.in. na planowanych wartościach przyjmowanych do kalkulacji wielkości, w tym kosztów udostępniania infrastruktury, pracy eksploatacyjnej, hipotetycznych założeń w stosowanej metodyce kalkulacji, takich jak wartości referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych przedziałów oraz wartości referencyjne mas brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów, system opłat powinien cechować się przede wszystkim długookresową przewidywalnością i transparentnością.

Do planowania Zarządca powinien wykorzystywać 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. Wykorzystanie do planowania prowadzonych przez Zarządcę analiz możliwości nabywczych rynku, badań ankietowych wśród przewoźników, analiz konsekwencji dla wielkości stawek jednostkowych zastosowania różnych parametrów kategoryzacji linii i mas brutto pociągów powinno mieć na celu dostosowanie się do zmian i potrzeb rynku kolejowego.

Mając na uwadze utrzymujący się w ostatnich latach trend wzrostu stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, uzasadniany przez PLK stale rosnącymi kosztami udostępniania zarządzanej infrastruktury, nie sposób nie uwzględnić sygnałów z rynku, opinii i stanowisk podmiotów rynku kolejowego, w tym przewoźników użytkujących infrastrukturę PLK i ich reprezentantów, przytoczonych w niniejszym postępowaniu. W ślad za nimi należy stwierdzić wysoce niezadowolający stan infrastruktury kolejowej, a przede wszystkim linii kolejowych, wynikający z niedofinansowania na nich inwestycji, modernizacji czy remontów przy stałym wzroście kosztów utrzymania zarządzanej infrastruktury pomimo niezwiększania ilości i jakości świadczonych usług. W przytoczonych opiniach i stanowiskach podkreślono, że stawki dostępu w Polsce są jedne z najwyższych w Europie, stanowią ok. 30 % kosztów przewoźników przy niskiej prędkości handlowej, jednej z najniższych w Europie. Wytknięto brak rekompensat przy niskiej jakości usług, wynikającej z licznych objazdów i remontów, likwidowania bocznicy, a tym samym obniżenia przepustowości linii jak również obniżania i tak już niskiej prędkości handlowej. Wskazano negatywny wpływ wysokich stawek dostępu do infrastruktury, a tym bardziej ich wzrostu, wątpliwego co do zgodności z wytycznymi i przepisami krajowymi jak i Dyrektywami Unii Europejskiej, nie tylko na przewoźników kolejowych, ale na całą gospodarkę, na środowisko naturalne, sytuację społeczno-ekonomiczną kraju jego obywateli i realizację celu publicznego, jakim jest transport osób. Oceniono, że zaproponowane stawki mają znamiona wykorzystywania monopolistycznej pozycji przez PLK.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdza się, że strategia zarządzania infrastrukturą powinna objąć przede wszystkim głęboką restrukturyzację przedsiębiorstwa w kierunku podniesienia jakości udostępnianej infrastruktury, opracowania stałego, jednoznacznego i transparentnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury przy optymalizacji kosztów ponoszonych przez Zarządcę przy wykonywaniu przez przewoźników kolejowych przewozów. Restrukturyzacja powinna oprzeć się na znajomości potrzeb rynku, zmian funkcjonowania przewozów kolejowych w świetle polityki unijnej, której przyświeca kierowanie się względami środowiskowymi, dobrem publicznym i tworzeniem zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego.

Przedstawiona powyżej ocena, jak również panujący ogólny kryzys gospodarczy wskazują jednoznacznie, że celowa i niezbędna, w możliwie najkrótszym czasie, jest restrukturyzacja działalności PLK. Restrukturyzacja powinna być rozwojowa i podyktowana wprowadzeniem nowych elementów działania, które usprawnią procesy zachodzące w działalności PLK. Celowym jest podniesienie efektywności wykorzystywanych zasobów (majątku i pracowników), poprzez m.in. podniesienie kultury organizacyjnej zarządzania, optymalizację kosztów związanych z udostępnianiem infrastruktury, zwiększenie konkurencyjności oferowanych usług na krajowym i europejskim rynku kolejowym przy jednoczesnym zapewnieniu jakości i standardów świadczonych usług, a przede wszystkim bezpiecznego korzystania z zarządzanej infrastruktury przez przewoźników kolejowych. Nie bez znaczenia będzie tutaj ocena rentowności linii kolejowych, w szczególności „wysokokosztowych” i ich oddziaływania na zaspokojenie potrzeb rynku w korelacji z efektywnością i optymalizacją kosztów ich utrzymania. Konieczność przeprowadzenia powyższych działań, w tym racjonalizacji kosztów, jest potęgowana obecnym kryzysem gospodarczym, do walki z którym wiele podmiotów rynku kolejowego, w tym przewoźników kolejowych podjęło już procesy naprawcze lub przygotowania na przetrwanie trudnych czasów.

Rosnące w ostatnich latach opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej PLK, zgodnie z opinią przewoźników – jedne z najwyższych w Europie, wynikające ze stale rosnących kosztów udostępniania, przy utrzymywaniu poziomu ilości świadczonych usług, zmniejszaniu wielkości udostępnianej infrastruktury i jej przepustowości, obniżaniu się stanu technicznego infrastruktury skutkującego co raz niższą jakością usług, m.in. spadającą prędkością handlową pociągów – jedną z najniższych w Europie oraz uciążliwościach korzystania z linii kolejowych na skutek ich licznych remontów i modernizacji – wskazują na konieczność ustalenia systemu rekompensat dla przewoźników kolejowych, niwelujących choć w części ich straty finansowe. Ponadto należy wskazać iż brak przewidywalności co do rozkładu jazdy oraz nieprzejrzystość i krótkookresowość systemu opłat, wpływają negatywnie na konkurencyjność i rozwój wewnętrznego rynku kolejowego w Polsce jak również jego roli jako kraju tranzytowego w Europie. Analizując praktyki stosowane na europejskim rynku zarządców, w ślad za opinią niezależnego biegłego rewidenta, na podstawie wniosków zawartych w Raporcie Railway Access charge systems In Europe, można stwierdzić, że systemy opłat za dostęp do infrastruktury w Europie 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).

W opinii Prezesa UTK, dla dobra przewozu osób, w tym realizacji celu publicznego oraz rzeczy, niezbędne jest zapewnienie stałości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PLK – jako największego zarządcy infrastruktury w Polsce (98 % wszystkich linii udostępnianych w kraju) w okresie co najmniej najbliższych 3 kolejnych rozkładów jazdy pociągów.

Mając na uwadze powyższe, niezbędne jest opracowanie przez PLK planu restrukturyzacji zarządzania infrastrukturą kolejową i przedstawienie go Prezesowi UTK w terminie 3 miesięcy od daty dostarczenia niniejszej decyzji. Realizacja takiego planu restrukturyzacji powinna zapewnić w okresie 5 lat ustalenie opłat w oparciu o koszty ponoszone przez efektywnego zarządcę.

Na uwagę zasługują poczynione przez Zarządcę zmiany metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2012/2013, w szczególności w zakresie przyjmowanych do kalkulacji wartości referencyjnych dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii oraz wartości referencyjnych masy brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów.

Przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłat na rjp 2012/2013 wartości referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych przedziałów odzwierciedlają działania Zarządcy w celu dostosowania wartości referencyjnych tej grupy kosztowej do faktycznych dopuszczalnych prędkości technicznych, uzyskiwanych na poszczególnych odcinkach linii kolejowych. W ślad za stwierdzeniem Zarządcy, zwiększanie stawek na odcinkach linii o największych wartościach dopuszczalnej prędkości technicznej w wyniku przyjętych do kalkulacji wartości referencyjnych dopuszczalnej prędkości technicznej związane jest z koniecznością ponoszenia większych nakładów na diagnostykę i utrzymanie z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa i jakości przejazdu na tych odcinkach.

Działania zbliżające metodykę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do warunków rzeczywistych udostępniania linii kolejowych miały miejsce również w przypadku zróżnicowania stawek jednostkowych zależnie od przyjętych wartości referencyjnych masy brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów. Wzrost stawek w ślad za wzrostem przyjętej wartości masy referencyjnej, w szczególności w przedziale $600 < M \leq 1100$ ma istotne znaczenie dla całego ruchu kolejowego, zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Szczególną wagę dla ruchu pasażerskiego mają wzrosty stawek na wyższych („4” i „5”) kategoriach linii kolejowych natomiast dla ruchu towarowego wzrosty stawek na niższych („1” do „3”) kategoriach linii kolejowych. Określenie wartości referencyjnej w przedziale $600 < M \leq 1100$ powinno więc cechować się szczególną ostrożnością, bez uszczerbku dla prawidłowości ustalania wartości referencyjnych dla pozostałych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów w okresach długofalowych.

Z uwagi na fakt, że przyjęte na rjp 2012/2013 wartości referencyjne, zarówno w zakresie dopuszczalnej prędkości technicznej jak i masy brutto pociągów odbiegają w dalszym ciągu od wartości występujących w rzeczywistych warunkach funkcjonowania ruchu kolejowego i nie są potwierdzone przez PLK, że mogą stanowić uzasadnioną podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wskazane jest podjęcie przez Zarządcę działań, zmierzających do likwidowania powyższych różnic. Jednakże, zdaniem Prezesa UTK, należy mieć

przy tym na względzie długofalowe mechanizmy rynku kolejowego oraz jego konkurencyjność. W związku z tym, Zarządca powinien opracować metodykę kalkulacji stawek jednostkowych opłat zmierzającą do stopniowego w określonym horyzoncie czasowym, urealnienia założeń przyjmowanych do kalkulacji stawek, w tym wartości referencyjnych dopuszczalnej prędkości technicznej i masy brutto pociągów, do rzeczywistych warunków przejazdu pociągów w świetle ponoszonych przez Zarządcę kosztów związanych z wielkością planowanej pracy eksploatacyjnej tak, aby warunki udostępniania infrastruktury po zakończeniu okresu przejściowego odpowiadały faktycznym parametrom udostępnianej infrastruktury.

Jednocześnie, uwzględniając opinię biegłego rewidenta, stwierdza się, że przyjęte przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2012/2013 wartości referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej, jak i masy brutto pociągów nie zostały wystarczająco i jednoznacznie umotywowane.

Istotne znaczenie dla stabilizacji rynku przewozów kolejowych ma również stałość parametrów przyjmowanych do kategoryzacji linii kolejowych oraz wyznaczania przedziałów masy brutto pociągów, jak również ilości przedziałów kategorii linii kolejowych oraz masy brutto pociągów, które przekładają się na przewidywalność sposobu kalkulacji stawek jednostkowych opłat i korzystnie wpływają na transparentność stosowanych zasad udostępniania infrastruktury kolejowej oraz warunków korzystania z udostępnianej infrastruktury kolejowej, determinującą długookresową strategię działania przewoźników kolejowych, opartą na pewnych i stabilnych podstawach. Zarządca, ustalając kategorie linii kolejowych i przedziały masy brutto pociągów powinien kierować się powyższymi przesłankami.

Metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury powinna cechować się jasnością przekazu i przejrzystością zasad. Nie bez znaczenia jest także powtarzalność powyższej metodyki na kolejne rjp, przekładająca się na przewidywalność stawek jednostkowych opłat w dłuższym okresie, a konsekwencji na stabilizację i pewność funkcjonowania podmiotów rynku przewozów kolejowych osób i rzeczy.

Zarządca, zgodnie z oświadczeniem, przy planowaniu kosztów udostępniania infrastruktury na rjp 2012/2013, kierował się zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu, powstrzymaniu dalszej degradacji zarządzanej infrastruktury oraz utrzymaniem standardów linii zmodernizowanych oraz zasadą bilansowania poniesionych kosztów osiągniętymi przychodami w celu zachowania płynności finansowej. Należy mieć przy tym na uwadze, że prawie 90 % powyżej wskazanych kosztów stanowią koszty stałe. Zarządca przy określaniu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłat zasady i założenia, kierując się przepisami art. 33 ust. 2-6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia, co zostało potwierdzone w "Opinii niezależnego biegłego rewidenta". Oczekiwania Izby Gospodarczej Transportu Lądowego co do przeprowadzenia szczegółowej analizy rzeczywistych kosztów w rozbiciu na przewozy pasażerskie i przewozy towarowe, wyrażone w piśmie, nie znajdują uzasadnienia jako, że w myśl § 13

rozporządzenia, opłaty podstawowe i opłaty dodatkowe zarządca określa w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury. W ślad za § 7 rozporządzenia, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określa się dla pociągów pasażerskich oraz towarowych, jednak zgodnie z § 8 ust. 3 rozporządzenia, stawki dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto pociągu, powinny być jednakowe.

Izba wystąpiła ponadto z wnioskiem o udostępnienie całości „Raportu” załączonego do „Opinii niezależnego biegłego rewidenta”, który ze względu na zawarte w nim informacje handlowe stanowiące tajemnicę przedsiębiorcy PLK, został udostępniony tylko w części nie stanowiącej tajemnicy handlowej zarządcy, o czym Strony niniejszego postępowania zostały poinformowane.

W nawiązaniu do Decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Nr DRRK-WR-910-16/2011 i Nr DRRK-WR-910-17/2011 oraz z dnia 20 stycznia 2012 r. Nr DRRK-WR-910-18/2011, w celu podniesienia jakości świadczonych usług, w tym dostępu i korzystania z peronów, Zarządca zobowiązał się do wprowadzenia do Regulaminu w ramach rjp 2012/2013 Załącznika 2.4 A, w którym sprecyzowane zostaną cechy peronów istotne przy realizacji przewozów pasażerskich.

Zauważyć należy również, że stopniowe włączanie kosztów SOK, pokrywanych w myśl art. 59 ust. 3 przez zarządcę, do kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2012/2013, według przyjętego harmonogramu, w myśl Decyzji Prezesa UTK Nr DRRK-WKL-9110-05/12 z dnia 10 kwietnia 2012 r. pozwoli na złagodzenie wzrostu stawek do poziomu akceptowalnego przez przewoźników kolejowych. Nie znajduje przy tym uzasadnienia kwestionowanie przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego włączania do kalkulacji stawek kosztów SOK, jako niemających związku z prowadzeniem ruchu pociągów towarowych.

Przyjęcie za punkt odniesienia, przy planowaniu pracy eksploatacyjnej, rzeczywistych danych z wykonanego w 2011 r. ogólnego wolumenu pracy eksploatacyjnej oraz struktury w przedziałach mas brutto i kategorii linii, przy uwzględnieniu zapotrzebowań na rok 2013 i obserwowanych tendencji w transporcie kolejowym, pozwala Zarządcy planować te wielkości na poziomie zbliżonym do rzeczywistego. Wykonane rzeczywiste wartości poniesionych kosztów oraz wykonanej wielkości ogólnego wolumenu pracy eksploatacyjnej, jak również ich struktura, mogą, co zostało przytoczone również w opinii niezależnego biegłego rewidenta, różnić od wartości prognozowanych przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty, ponieważ planowane zdarzenia nie zawsze przebiegają zgodnie z prognozami Zarządcy.

Narzędziem strategii podnoszącej pewność działania i rentowość przedsiębiorcy jest marża zysku stosowana przez Zarządcę. Marża zysku jest uwzględniana przez zarządcę infrastruktury na podstawie § 13 rozporządzenia, przy określaniu opłat podstawowych i opłat dodatkowych, w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść zarządca,

zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury. Przewidywany zakres udostępniania infrastruktury musi spełniać wymagania ustawowe, jeśli jest tymi wymaganiami objęty.

Obecny stan infrastruktury PLK, stanowiącej ok. 98% długości linii kolejowych w kraju, jest dalece niewystarczający i nie przekłada się na zapewnienie jakości oferowanych usług, co potwierdzają liczne skargi uczestników rynku kolejowego. Ze względu na ilość prowadzonych prac remontowo – naprawczych oraz prac wynikających z prowadzonych inwestycji a także brak ich należytej koordynacji Zarządca uniemożliwia przewoźnikom wykonywanie niezakłóconych przejazdów pociągów oraz spełnienie rozkładowych czasów przejazdów. Prowadzi to do dezorganizacji działania i strat finansowych przewoźników kolejowych, co przekłada się na obniżenie ich wizerunku i pogarszanie się ich kondycji finansowej, a w konsekwencji na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do innych gałęzi transportu. Powyższe mankamenty infrastruktury PLK mają miejsce pomimo utrzymywania się w ostatnich latach stałej tendencji wzrostu zaangażowanego kapitału, przy zmniejszeniu wielkości świadczonych usług. Dowodzi to braku działań Zarządcy mających na celu podniesienie efektywności zarządzania infrastrukturą. W ocenie Prezesa UTK marża zysku naliczana do świadczonych usług powinna być wprowadzona dopiero w sytuacji, gdy wzrośnie efektywność zarządzania udostępnianą infrastrukturą kolejową. Powiązanie stosowania marży zysku z jakością udostępnianej infrastruktury oraz z jakością usług świadczonych przez Zarządcę (brak awaryjności, dotrzymywanie czasów przejazdów, standardy bezpieczeństwa) będzie mobilizowało Zarządcę do sukcesywnego podnoszenia jej standardów oraz zwiększanie bezpieczeństwa ruchu.

Zastanowienia wymaga również stosowanie marży zysku przez Zarządcę przy niewypełnianiu przepisów ustawy o transporcie kolejowym, stanowiących o ustalaniu rozkładu jazdy pociągów i jego zmianach. Przepisy art. 30 ust. 5, 5a wymienionej ustawy wskazują, że rozkład jazdy pociągów ustalany jest raz w roku, zmieniany o północy w drugą sobotę grudnia, z zastrzeżeniem ust. 5b, traktującym o nieprzewidzianej w trakcie tworzenia rozkładu jazdy zmianie, wprowadzanej o północy w drugą sobotę czerwca. Natomiast przepis art. 30 ust. 5f tej ustawy dopuszcza zmiany w rozkładzie jazdy dla przewozu osób wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych nie częściej niż raz w miesiącu. Wszelkie odstępstwa od powyższych zasad przy wprowadzaniu zmian do rocznego rozkładu jazdy pociągów należy uznać jako naruszenie przepisów ustawy o transporcie kolejowym przy udostępnianiu infrastruktury w przewidywanym zakresie, a uwzględnianie marży zysku w pobieranej opłacie, przy niewywiązywaniu się z wyżej wymienionych obowiązków ustawowych, jako nieuzasadnione. Przepis dotyczący doliczania marży zysku, do opłaty wyliczonej zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy, odnosi się do wykonywania działalności przez Zarządcę przy zachowaniu zasady efektywności działania, optymalizacji kosztów związanych z udostępnianą infrastrukturą kolejową, zapewniającej bezpieczne korzystanie z tej infrastruktury przy zachowaniu standardów korzystania z niej oraz przy uwzględnieniu stałej staranności o jakość świadczonych usług.

Powyższe stanowisko w kwestii doliczania do opłat przewoźnikowi kolejowemu marży zysku służy mobilizacji Zarządcy do zarządzania infrastrukturą kolejową zgodnie z wymaganiami ustawowymi, jak również do sukcesywnego inwestowania w zarządzaną infrastrukturę, a w konsekwencji – poprawie jakości i pewności świadczonych usług.

Należy pamiętać, że stosowanie marży zysku prowadzi do wzrostu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a w przypadku PLK o zasięgu ogólnopolskim, odbija się niekorzystnie na konkurencyjności przewozów kolejowych i w konsekwencji na rozwoju rynku kolejowego, jak również może stanowić zagrożenie utrzymania przewozów kolejowych, w tym wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca, posiadający dominującą pozycję na rynku kolejowym, powinien dostosowywać swoją strategię działania do sytuacji na rynku przewozów kolejowych, mając przede wszystkim na względzie zadania wynikające z realizacji celu publicznego oraz potrzeby uczestników rynku, bez udziału których nie byłby przecież w stanie prowadzić swojej działalności statutowej.

Prezes UTK stwierdza, na podstawie przeprowadzonego postępowania, w tym opinii biegłego rewidenta, że przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PLK nie narusza zasad, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 i art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 35 ww. ustawy oraz 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.

Jednocześnie, traktując priorytetowo transparentność i stabilność systemu opłat oraz zasad udostępniania infrastruktury kolejowej, a także kierując się przesłankami polityki utrzymania i rozwoju rynku kolejowego, szczególnie w warunkach obecnej niekorzystnej koniunktury gospodarczej, Prezes UTK uznaje, że PLK, jako zarządca o największym udziale w rynku kolejowym, obowiązany jest opracować i przedłożyć w terminie 3 miesięcy od daty dostarczenia niniejszej decyzji:

1. plan restrukturyzacji zarządzania infrastrukturą kolejową, który pozwoli zatrzymać rosnące koszty związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej mimo malejącej pracy przewozowej. Realizacja takiego planu restrukturyzacji powinna zapewnić w okresie 5 lat ustalenie opłat w oparciu o koszty ponoszone przez efektywnego zarządcę;
2. przejrzyste zasady stosowania marży zysku do opłat za usługi świadczone w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej, uwzględnianej tylko przy zapewnieniu wysokiej jakości świadczenia tych usług w przewidywanym zakresie;

3. harmonogram działań, zmierzających do dostosowania przyjmowanych do kalkulacji wartości referencyjnych, zarówno w zakresie dopuszczalnej prędkości technicznej jak i masy brutto do wartości występujących w rzeczywistych warunkach funkcjonowania ruchu kolejowego, oraz określenie terminu w jakim zarządca zamierza osiągnąć właściwe parametry tak aby nie wprowadzać gwałtownej destabilizacji rynku przewozów pasażerskich oraz towarowych;
4. zaktualizowany „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” poszerzony o informację o metodzie kalkulacji stawek oraz o wszelkie parametry, które mają istotny wpływ na wysokość ponoszonych przez przewoźników opłat.

Należy wskazać, iż zgodnie z §16 ust. 3 rozporządzenia zarządca zobowiązany jest, na żądanie przewoźnika, umożliwić mu zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat. Integralną częścią projektu stawek, zapewniającą pełną transparentność określenia ich wysokości, muszą być udostępnione do publicznej wiadomości: metoda kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz wszelkie parametry, które mają istotny wpływ na wysokość ponoszonych przez przewoźników opłat.

Zgodnie z § 19 ust. 1 pkt. 14 rozporządzenia w regulaminie znajdują się informacje o sposobie ustalania opłat ponoszonych przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Niewątpliwie do tych informacji musi należeć także metoda kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury i przyjęte parametry mające wpływ na wysokość tych stawek jednostkowych. Biorąc pod uwagę fakt, że w trakcie opracowywania regulaminu jest on konsultowany z przewoźnikami kolejowymi, którzy mogą wnosić uwagi lub zastrzeżenia, jak również w celu zapewnienia pełnej transparentności działania Zarządcy od momentu kalkulacji wysokości stawek aż do naliczenia opłaty za wykorzystaną trasę pociągu niezbędne jest podanie w regulaminie sposobu kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp oraz wszelkich przyjętych do kalkulacji parametrów, które są istotne i mają wpływ na wysokość opłaty podstawowej.

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 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury
 - a. dla odcinków linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej
 - b. dla odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

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 o transporcie kolejowym).

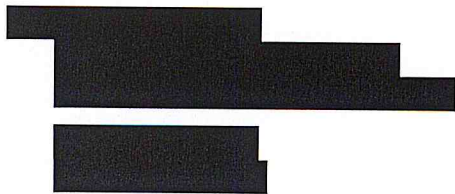
Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

2. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

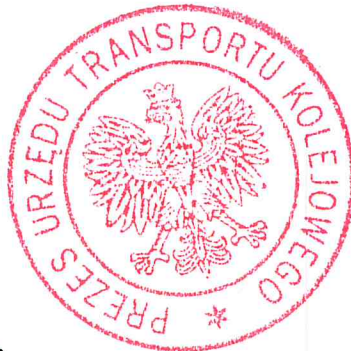
Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa



reprezentujący:

„Fundację Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl



**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych
z infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
na rozkład jazdy pociągów 2012/2013**

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

a. dla odcinków linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
$M \leq 60$	2,05	2,80	3,82	5,41
$60 < M \leq 150$	2,39	3,23	4,35	6,12
$150 < M \leq 300$	3,00	3,98	5,30	7,37
$300 < M \leq 450$	4,01	5,23	6,88	9,45
$450 < M \leq 600$	5,02	6,49	8,45	11,54
$M > 600$	7,41	9,47	11,59	16,25

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
$M \leq 60$	2,05	2,80	3,82	-
$60 < M \leq 150$	2,39	3,23	4,35	-
$150 < M \leq 300$	3,00	3,98	5,30	-
$300 < M \leq 450$	4,01	5,23	6,88	-
$450 < M \leq 600$	5,02	6,49	8,45	-
$600 < M \leq 1100$	7,41	9,47	11,59	-
$1100 < M \leq 1500$	11,45	14,33	16,87	-
$1500 < M \leq 2100$	15,30	19,06	22,37	-
$2100 < M \leq 3000$	19,14	23,79	27,88	-
$M > 3000$	22,35	27,73	32,47	-

b. dla odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M \leq 60$	3,20	3,96	4,97	6,56	8,65
$60 < M \leq 150$	3,55	4,39	5,51	7,27	9,59
$150 < M \leq 300$	4,16	5,14	6,46	8,52	11,24
$300 < M \leq 450$	5,17	6,39	8,03	10,61	13,99
$450 < M \leq 600$	6,18	7,65	9,61	12,69	16,74
$M > 600$	8,56	10,63	12,75	17,41	22,69

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M \leq 60$	3,20	3,96	4,97	6,56	8,65
$60 < M \leq 150$	3,55	4,39	5,51	7,27	9,59
$150 < M \leq 300$	4,16	5,14	6,46	8,52	11,24
$300 < M \leq 450$	5,17	6,39	8,03	10,61	13,99
$450 < M \leq 600$	6,18	7,65	9,61	12,69	16,74
$600 < M \leq 1100$	8,56	10,63	12,75	17,41	22,69
$1100 < M \leq 1500$	12,60	15,48	18,02	22,87	25,65
$1500 < M \leq 2100$	16,45	20,21	23,53	29,86	33,49
$2100 < M \leq 3000$	20,30	24,94	29,04	36,85	41,33
$M > 3000$	23,51	28,89	33,63	42,67	47,86

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 dla:		
	a) pojazdów kolejowych luzem	a) km	0,84
	b) autobusów szynowych	b) km	0,84
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:		
	1) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	1) wagon	1) 6,56
	2) dostęp i korzystanie z peronów	2) min postoju	2) 1,29
	3) dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym:		
	a) lokomotywy luzem i autobusy szynowe	a) km	a) 0,84
	b) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	b) km	b) 2,45
3	Dostęp do terminali towarowych dla:		
	a) pojazdów kolejowych luzem	a) km	a) 0,84
	b) pociągów lub składów manewrowych	b) km	b) 5,57
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	wagon	7,89
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	poc.	51,76
6	Korzystanie z torów postojowych	godz./tor	1,04
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	godz./tor	9,70

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:		
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	opracowanie	a) 75,50
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	opracowanie	b) 500,00
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	opracowanie	c) 1 195,00
2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków	godz.	24,19	
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 5 Regulaminu*	godz.	42,11
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy	pockm	0,31
4	Udostępnienie Regulaminu* oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	wydruk	77,87
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	strona	5,00

* – Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu 2012/2013