

Warszawa, dnia kwietnia 2013 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL-9110-05/2013

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

adres do korespondencji:

ul. Wolności 337
41-800 Zabrze

DECYZJA

Działając zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, 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 o transporcie kolejowym” oraz w nawiązaniu do wniosku Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, zwanej dalej „Infra SILESIA” lub „Zarządcą” z dnia 12 marca 2013 r. Nr DIJ/IJR/157/2013, w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2013/2014, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 1 i 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, świadczone przez zarządcę infrastruktury kolejowej Infra SILESIA na rjp 2013/2014, wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 12 marca 2013 r. Nr DIJ/IJR/157/2013 Infra SILESIA wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z wnioskiem o zatwierdzenie na rjp 2013/2014 stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (data wpływu – 14 marca 2013 r.).

W związku z powyższym, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, pismem z dnia

15 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-05/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił Infra SILESIE o wszczęciu postępowania administracyjnego o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2013/2014.

Pismem z dnia 23 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-05/2013(02-MŚ) Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu prawie do czynnego udziału w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 kpa, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. O wszczęciu postępowania administracyjnego zawiadamia się, w myśl art. 61 § 4 kpa, wszystkie osoby będące stronami w sprawie. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa, organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy m.in. zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca przedkłada Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości.

Na żądanie przewoźnika, Zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem”, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

W myśl 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 ustawy o transporcie kolejowym. 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 dokumenty i materiały dowodowe pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Sprawdzono sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przyjętych przez Zarządcę zaplanowanych na rjp 2013/2014 kosztów i pracy eksploatacyjnej, nie badając informacji źródłowych.

W związku z powyższym, rozpatrzone zostały następujące zagadnienia:

I. Przedłożenie wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zarządca, korzystając z uprawnienia wynikającego z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 16 ust. 1 rozporządzenia, przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wraz z ich kalkulacją.

Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz wykazem zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej Infra SILESIA.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przewoźnikom kolejowym przez Infra SILESIEĘ składa się z 15 linii kolejowych normalnotorowych o łącznej długości 109,08 km położonych w województwie śląskim i małopolskim, w tym 105,52 km linii niezelektryfikowanych (długość torów 210,57 km) i 3,56 km linii zelektryfikowanej (długość torów 13,37 km). Długość linii dwutorowych wynosi 50,88 km a jednotorowych 58,20 km. Firma nie posiada własnej infrastruktury, a jedynie zarządza nią na mocy odrębnych umów z innymi podmiotami. Sieć kolejowa zarządzana przez Infra SILESIEĘ połączona jest z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., „Kopalnią Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., Jastrzębską Spółką Kolejowa Sp. z o.o. oraz CTL Maczki – Bór S.A.

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

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

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

W 2012 r. z infrastruktury Zarządcy skorzystało 16 licencjonowanych przewoźników kolejowych wykonujących przewozy rzeczy:

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 1. PKP CARGO S.A. | 9. ITL Polska Sp. z o.o. |
| 2. DB Schenker Rail Polska S.A. | 10. KOLPREM Sp. z o.o. |
| 3. RAIL POLSKA Sp. z o.o. | 11. ExTRail Sp. z o.o. |
| 4. CTL Logistics Sp. z o.o. | 12. CTL Rail Sp. z o.o. |
| 5. LOTOS Kolej Sp. z o.o. | 13. ZPiS SPEDKOKS Sp. z o.o. |
| 6. PKP CARGO Service Sp. z o.o. | 14. ZP-N T MiU "TABOR" |
| 7. PNI Sp. z o.o. | 15. KP „KOTLARNIA” S.A. |
| 8. CTL Train Sp. z o.o. | 16. PHU "LOKOMOTIV" B.Plata |

III. Przyjęta przez Zarządcę kategoryzacja linii kolejowych

Ze względu na usytuowanie infrastruktury kolejowej na terenach występowania czynnych szkód górniczych, maksymalna prędkość techniczna pociągów wynosi 40 km/godz.

Respektując przytoczone uwarunkowania, Zarządca przyjął parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia, analogicznie jak w latach ubiegłych:

- dopuszczalna prędkość techniczna, przedział: $0 < V_{MAX} < 40$ km/godz.,
- średniodobowe natężenie ruchu pociągów, przedział: $0 < N_{SR} < 40$,

Wszystkie linie kolejowe zakwalifikowano do jednej kategorii linii, oznaczając ją jako „linia znaczenia miejscowego”.

Parametry przyjęte przez Zarządcę do kategoryzacji linii kolejowych na rjp 2013/2014 są identyczne jak na rjp 2011/2012 i 2012/2013.

Utrzymanie przez Zarządcę, przez kolejne rozkłady jazdy pociągów, takiej samej kategorii linii kolejowych, określonej w oparciu o identyczne parametry, dobrze służy stabilizacji funkcjonowania rynku kolejowego związanego z udostępnianiem infrastruktury kolejowej.

IV. Zasady pobierania opłat.

Zarządca w trakcie obowiązywania rjp 2013/2014:

- nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków, o których mowa w art. 34 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym,
- nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1 – 3 ustawy o transporcie kolejowym,
- będzie stosował określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadku pociągów dla których istnieje: potwierdzona konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu lub których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia,
- będzie pobierać opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego,
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosować marżę zysku w wysokości 6%. 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%. Obniżanie przez Zarządcę marży zysku naliczanej do opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej o 1% w stosunku do aktualnie obowiązującej marży na rjp 2012/2013 (marża 7%), uznać należy za pozytywne działanie Zarządcy w kierunku ochrony przewoźników kolejowych przed wzrostem opłat związanych z korzystaniem z infrastruktury.

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

Zarządca określił stawki jednostkowe opłat:

- podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 2, 4, 6, 7 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

- dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II ust. 1 pkt 4a i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej tylko dla pociągów towarowych, w myśl § 7 rozporządzenia.

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

- koszty bezpośrednie obejmujące:
 - koszty utrzymania,
 - koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności, obejmujące pozostałe uzasadnione koszty Zarządcy,
- pracę eksploatacyjną określoną dla jednej kategorii linii i dla pociągów towarowych.

Zarządca nie określił kosztów finansowych, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 2014 roku.

Zarządca przedstawił na podstawie § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicowane całkowitą masą brutto pociągu, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii, którą oznaczył jako „znaczenia miejscowego”. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

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

Zarządca przyjął identyczne jak dla rjp 2011/2012 i 2012/2013 przedziały mas brutto pociągów i jedną kategorię linii kolejowej, określoną według dotychczasowych parametrów.

Zarządca, w myśl § 12 rozporządzenia, określił na podstawie indywidualnej kalkulacji, stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 2, 4, 6 i 7 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, korzystanie z terminali towarowych, torów i urządzeń do formowania składów pociągów oraz z torów postojowych. Zarządca określił również stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 4b i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi związane z prowadzeniem pociągów wymagających szczególnego nadzoru oraz udostępnianie regulaminów w formie papierowej oraz wyciągów z regulaminów i innych dokumentów.

Zarządca oświadczył, że nie występował o dotacje na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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

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

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 1 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od kilku lat.

Przyjęta przez Zarządcę alokacja planowanych kosztów przyjmowanych do bazy kosztowej używanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac, powołanego przez Prezesa UTK Zespołu do spraw stawek jednostkowych. Przyjęta metoda kalkulacji jest transparentna i nie dyskryminująca poszczególnych uczestników rynku kolejowego, co jest zgodne z art.29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

VII. Wielkości przyjęte przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat.

Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty ogółem w wysokości [REDACTED] mln zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie planuje ponieść Zarządca w 2014 r. w rezultacie umożliwienia przewoźnikom kolejowym korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz świadczenia pozostałych usług. Są one niższe o 15,28% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013 i wynoszących [REDACTED] mln zł oraz niższe o 6,58% w stosunku do wykonania w 2012 r. wynoszącego [REDACTED] mln zł.

Zarządca zaplanował na rjp 2013/2014:

1. [REDACTED] mln zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, niższe o 9,64% w porównaniu do planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDACTED] mln zł oraz wyższe o 29,91% od wykonanych w 2012 r., wynoszących [REDACTED] mln zł, w tym:
 - 1) koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 13,80% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł) oraz wyższe o 16,48% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] mln zł), w tym:
 - a) koszty utrzymania w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 16,92% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł) oraz wyższe o 13,26% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] mln zł). Wzrost kosztów utrzymania w stosunku do kosztów poniesionych w 2012 r. wynika ze zwiększonej o 22,50%, pracy eksploatacyjnej do wykonania w ramach rjp 2013/2014,
 - b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] mln zł, niższe o 11,04% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] mln zł) oraz wyższe o 19,28%

- od wykonanych w 2012 r. (■■■■■ mln zł). Wzrost kosztów prowadzenia ruchu, w stosunku do kosztów poniesionych w 2012 r., spowodowany jest zwiększeniem planowanej do wykonania w ramach rjp 2013/2014 pracy eksploatacyjnej o 22,50%,
- c) z uwagi na zawarte umowy dzierżawy infrastruktury kolejowej, Zarządca nie ma możliwości uznania kosztów amortyzacji.
- 2) koszty pośrednie w wysokości ■■■■■ mln zł, niższe o 1,03% od planowanych na rjp 2012/2013 (■■■■■ mln zł) oraz wyższe o 64,10% od wykonanych w 2012 r. (■■■■■ mln zł). Do kosztów pośrednich Zarządca zaliczył koszty dzierżawy infrastruktury kolejowej, koszty pośrednie wydziałowe, koszty pośrednictwa PKP PLK S.A. oraz koszty ogólnozakładowe. Wzrost planowanych kosztów pośrednich w stosunku do wykonanych w 2012 r. wynika ze wzrostu kosztów dzierżawy obiektów infrastruktury kolejowej.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował dla zarządzanych linii kolejowych, pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pociągokilometrach (pockm), dla pociągów towarowych w łącznej wysokości ■■■■■ pockm, niższą o 13,89% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej ■■■■■ pockm, a większą o 22,50% od wykonanej w 2012 r., wynoszącej ■■■■■ pockm.

2. ■■■■■ mln zł – to koszty usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym), niższe o 34,42% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 (■■■■■ mln zł) oraz niższe o 68,17% od wykonanych w 2012 r. (■■■■■ mln zł).
3. ■■■■■ tys. zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych (o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym), niższe o 98,57% od zaplanowanych na rjp 2012/2013 (■■■■■ tys. zł) oraz wyższe o 13,40% od wykonanych w 2012 r. (■■■■■ tys. zł).

Koszty bezpośrednie, stanowiące 64,36% całkowitych kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2013/2014, zgodnie z §8 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia obejmują:

- koszty utrzymania, stanowiące 29,09% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 35,28% całkowitych planowanych kosztów usługi minimalnego dostępu do infrastruktury,
- z uwagi na zawarte umowy dzierżawy infrastruktury kolejowej, Zarządca nie ma możliwości uznania kosztów amortyzacji.

Udział kosztów pośrednich w wysokości 35,63%, w całkowitych kosztach związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, wynika z przyjętego sposobu alokacji kosztów czynszu dzierżawnego, kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych do kosztów pośrednich.

Planowane koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, niższe od zaplanowanych na rjp 2012/2013, wynikają ze zmniejszonego planowanego zapotrzebowania na te usługi w ramach rjp 2013/2014.

Niższe, od zaplanowanych na rjp 2012/2013, koszty świadczenia usług dodatkowych wynikają z faktu, że Zarządca nie zaplanował na rjp 2013/2014 świadczenia usług związanych z obsługą posterunków ruchu w dni wolne i świąteczne.

VIII. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2013/2014 będzie wynosić 77,79 zł i będzie wyższy o 4,93% w porównaniu do planowanego na rjp 2012/2013, wynoszącego 74,14 zł;
- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosić:
 - minimalna 57,01 zł/pockm – wyższa o 1,71% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 56,05 zł/pockm,
 - maksymalna 83,09 zł/pockm – wyższa o 5,60% w porównaniu do planowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej 79,45 zł/pockm.

Planowany na 2013 r. wzrost stawki sieciowej dla udostępnianych tras pociągów, w stosunku do aktualnie obowiązującego cennika, związany jest z większym spadkiem zaplanowanej pracy eksploatacyjnej (z [REDACTED] pockm do [REDACTED] pockm) w porównaniu do mniejszego spadku planowanych kosztów związanych z usługą minimalnego dostępu do infrastruktury (z [REDACTED] mln zł do [REDACTED] mln zł).

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

Analogicznie jak w aktualnie obowiązującym cenniku na rjp 2012/2013 Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla czterech usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów.

Kalkulując stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca utrzymał dotychczasowy sposób kalkulacji stawek oparty o średni koszt pockm świadczonych usług.

W celu wyznaczenia wysokości stawek jednostkowych opłat Zarządca określił przeliczeniową pracę eksploatacyjną dla świadczonych usług w wysokości [REDACTED] pockm (niższą o 37,50% niż na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 wynoszącą [REDACTED] pockm), w tym:

- za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – [REDACTED] pockm,
- za dostęp do terminali towarowych / bocznic – [REDACTED] pockm,
- za korzystanie z torów do formowania składów – [REDACTED] pockm,
- za korzystanie z torów postojowych – [REDACTED] pockm.

Na podstawie przyjętej przeliczeniowej pracy eksploatacyjnej oraz kosztów związanych z jej świadczeniem w wysokości [REDACTED] mln zł (niższych o 34,42% od planowanych na rjp 2012/2013), zarządca określił średni koszt pockm świadczonej usługi – 77,80 zł/pockm. Wysokość stawki jednostkowej dla każdej świadczonej usługi zarządca uzależnił od średniego kosztu pockm świadczonych usług oraz uśrednionej odległości dojazdu do każdego z urządzeń obsługi pociągów, wynoszącej dla:

- urządzeń zaopatrzenia w paliwo – 0,095 km,
- terminali towarowych / bocznic – 0,600 km,

- torów do formowania składów – 1,930km,
- torów postojowych – 0,113 km.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat dla usług:

- dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo w wysokości 7,39 zł/poc., spadek stawki o 0,27% w stosunku do obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 7,41 zł/poc.,
- dostępu do terminali rozładunkowych/bocznic – 46,68 zł/pockm., spadek stawki o 37,04% w stosunku do obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 74,14 zł/poc.,
- korzystania z torów do formowania składów pociągów – 150,15 zł/poc., wzrost stawki o 1,26% w stosunku do obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 148,28 zł/poc.,
- korzystania z torów postojowych – 8,79 zł/godz., spadek stawki o 1,24% w stosunku do obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 8,90 zł/poc.

X. Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych

Na rjp 2013/2014 zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla trzech usług, które będzie świadczyć przewoźnikom kolejowym.

Porównując planowane na rjp 2013/2014 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących na rjp 2012/2013 stwierdzono, że Zarządca zaplanował dla usług:

- prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru – stawkę 57,50 zł/godz., która jest wyższa o 2,13% od aktualnie obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 56,30 zł/godz.,
- udostępnianie „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” w formie papierowej – stawkę 39,00 zł/szt., która jest niższa o 34,45% od aktualnie obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 59,50 zł/szt.,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów – stawkę 1,10 zł/stronę która jest niższa o 42,11% od stawki obowiązującej na rjp 2012/2013 i wynoszącej 1,90 zł/stronę.

Z uwagi na fakt, że Zarządca nie zaplanował na rjp 2013/2014 świadczenia usług obsługi posterunków ruchu przez dyżurnego ruchu, dróżnika przejazdowego i nastawniczego w dni wolne i świąteczne nie skalkulował stawek jednostkowych dla tych usług.

XI. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2012 roku

Porównując poniesione przez Zarządcę w 2012 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonaną pracę eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2011/2012, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 94,88% – (plan ██████ mln zł, wykonanie ██████ mln zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 91,28% – 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. Do planowania kosztów udostępniania infrastruktury Zarządca wykorzystuje dostępne wskaźniki makroekonomiczne dotyczące gospodarki krajowej, w tym transportu kolejowego. Zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne związane ze zmianami koniunktury w gospodarce krajowej, a przekładające się na kondycję transportu kolejowego, mają znaczący wpływ na możliwości zrealizowania,

zaplanowanych z wyprzedzeniem i przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat, długości tras pociągów i poniesionych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej.

Zrealizowanie zaplanowanych na rjp 2011/2012 kosztów udostępniania infrastruktury w powyższej wysokości świadczy o właściwym wykorzystaniu przez Zarządcę dostępnych w trakcie kalkulacji stawek jednostkowych opłat informacji o wysokości poniesionych kosztów w poprzednim roku oraz przewidywanych wskaźnikach makroekonomicznych.

Realizacja pracy eksploatacyjnej w powyższej wysokości wskazuje na nieznaczne przeszacowanie jej wielkości na etapie planowania. Zarządca planując pracę eksploatacyjną na rjp 2013/2014 urealnił jej wielkość opierając się o zapotrzebowanie przewoźników na przewozy w 2014 r., analizę sytuacji na lokalnym rynku przewozowym oraz o wielkość faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2012 r.

XII. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez Zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych, Prezes UTK uznał, że przewidywany wzrost stawki sieciowej świadczy o świadomym działaniu Zarządcy mającym na celu ochronę lokalnego rynku kolejowego przed wzrostem opłat ponoszonych przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury.

Wykorzystanie przez zarządcę, zaprezentowanego w czasie prac Zespołu ds. stawek, modelu bazy kosztowej i wytycznych do metody kalkulacji stawek jednostkowych, uznać należy za właściwe działanie zmierzające do zwiększenia transparentności planowanych i alokowanych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek oraz ich minimalizowania w celu ochrony rynku kolejowego przed nieuzasadnionym wzrostem opłat.

Działania Zarządcy zmierzające do urealnienia wielkości pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych oraz ograniczenie planowanych kosztów, skutkują w efekcie zminimalizowaniem wzrostu stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury i dowodzą dbałości o rzetelność przyjmowanych do kalkulacji wielkości oraz przyjętej właściwej strategii współpracy Zarządcy z przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z jego infrastruktury.

Zarządca wywiązał się z obowiązku wynikającego z §16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 i wykazem linii kolejowych z przyporządkowanymi stawkami jednostkowymi. Żaden z przewoźników nie zgłosił pod adresem Zarządcy żądania zapoznania się z projektem oraz wykazem linii kolejowych.

Systematyczne od paru lat obniżanie przez Zarządcę marży zysku doliczanej do opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej z 10% na rjp 2010/2011, poprzez 8% na rjp 2011/2012 i 7% na rjp 2012/2013 do 6% planowanych na rjp 2013/2014, świadczy o pozytywnych działaniach Zarządcy mających na celu ochronę wzrostu poziomu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, stymulację wielkości przewozów kolejowych na lokalnym rynku transportowym oraz poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego.

Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego zobowiązany jest do działań w kierunku ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia. Powinien dopasować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych. Wskazana jest więc w przyszłości dalsza

optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej przez Zarządcę do opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 2 – 6 ustawy o transporcie kolejowym i przepisów wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, w tym przepisu § 16 ust. 4 rozporządzenia, zobowiązującego zarządcę do skalkulowania stawek jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK podjął decyzję jak w sentencji.

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).

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. na rjp 2013/2014

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych – w zł/pocmk
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych
z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. na rjp 2013/2014

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych – w zł/poc/km

Całkowita masa brutto pociągu [t]	kategoria linii [1]
$0 < M \leq 150$	57,01
$150 < M \leq 500$	70,32
$500 < M \leq 1100$	77,80
$1100 < M \leq 1500$	79,46
$1500 < M \leq 2100$	82,24
$M > 2100$	83,90

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

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	zł/poc.	7,39
2	Dostęp do terminali towarowych/bocznic	zł/poc/km	46,68
3	Korzystanie z torów do formowania składów pociągów	zł/poc.	150,15
4	Korzystanie z torów postojowych	zł/godz.	8,79

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru	zł/godz.	57,50
2	Udostępnienie "Regulaminu..." w formie papierowej	zł/szt.	39,00
3	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	zł/stronę	1,10