

Warszawa, dnia czerwca 2013 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL-9110-09/2013

PMT Linie Kolejowe sp. z o.o.

Owczary 79 d
59-300 Lubin

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 i ust. 8, a także art. 14 ust. 4 i ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 16 i § 17 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”, po rozpatrzeniu wniosku PMT – Linie Kolejowe sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie, zwanej dalej „PMT LK” lub „Zarządcą”, z dnia 19 marca 2013 r. Nr PMTLK/1376/2013 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 1 i ust. 2 pkt 3 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym na rjp 2013/2014, świadczone przez zarządcę infrastruktury kolejowej PMT LK, wskazane w załączniku nr 1 do decyzji stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 19 marca 2013 r. Nr PMTLK/1376/2013 PMT LK wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 (data wpływu – 22 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 25 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-09/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił PMT LK o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014.

Pismem z dnia 25 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-09/2013(02-MŚ) Prezes UTK poinformował Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 20 maja 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-09/2013(03-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 do wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji.

Stan prawny:

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.

Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się w myśl art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym przepisy kpa, z zastrzeżeniem ust. 5 i ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym.

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 przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat.

Zgodnie z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca przedkłada Prezesowi UTK do zatwierdzenia 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, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

Zgodnie z § 14 rozporządzenia Zarządca rejestruje koszty, o których mowa w § 8 ust. 1 – 3 w sposób umożliwiający – dla poprzednich okresów obowiązywania – sprawdzenie prawidłowości określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz stawek jednostkowych opłat dodatkowych, o których mowa w § 12 rozporządzenia, a także ulg, o których mowa w § 9 rozporządzenia i współczynników zwiększających stawki, o których mowa w § 11 rozporządzenia.

Zgodnie z § 16 ust. 4 rozporządzenia, stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

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.

Mając na uwadze powyższe Prezes UTK zważył, co następuje:

W toku przeprowadzonego postępowania dowodowego w niniejszej sprawie wszechstronnej i wnikliwej weryfikacji poddano 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 PMT LK zaplanowanych na rjp 2013/2014 kosztów i pracy eksploatacyjnej, nie badając informacji źródłowych.

W toku postępowania stwierdzono, co następuje:

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

Zarządca, wypełniając obowiązek wynikający z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył w dniu 22 marca 2013 r. Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wraz z ich kalkulacją. Do przedłożonego projektu stawek Zarządca dołączył wykaz zarządzanych linii kolejowych wraz z przypisanymi im stawkami.

Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia, w myśl którego powinien na żądanie przewoźnika umożliwić mu zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych, a także wykazem linii z przyporządkowanymi im stawkami. Zgodnie ze złożonym oświadczeniem Zarządca zapoznał przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury z projektem stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz wykazem linii z przyporządkowanymi im stawkami jednostkowymi. Przewoźnicy nie wnieśli uwag do projektu stawek jednostkowych opłat.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej PMT LK

PMT LK posiada autoryzację bezpieczeństwa wydaną przez Prezesa UTK w części A Nr PL12102002 oraz w części B Nr PL22012002 uprawniającą go do zarządzania następującą infrastrukturą kolejową:

- 1) *Linie kolejowe nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia oraz nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny.*

PMT LK zarządza, na podstawie umowy dzierżawy z POL-MIEDŹ Trans sp. z o.o. z dnia 27 kwietnia 2011 r., znajdującymi się na terenie KGHM Polska Miedź S.A., 2 liniami kolejowymi o łącznej długości 4,185 km: nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia o długości 3,185 km oraz nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny o długości 1,00 km.

Linia nr 971 łącząca linię nr 289 z bocznicą POL-MIEDŹ Trans sp. z o.o. jest linią jednotorową, w całości zelektryfikowaną, o dopuszczalnej prędkości maks. 40 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

Z kolei linia nr 972 łącząca linię kolejową nr 284 z bocznicą Huty Legnica jest linią jednotorową, o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 20 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

Po obu liniach odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych związany z przewozami koncentratów miedzi do hut oraz materiałów związanych z procesem technologicznym wydobycia i przetwarzania rudy miedzi.

Na powyższej infrastrukturze przewoźnicy kolejowi świadczą w większości usługi przewozowe taborem skonstruowanym do przewozu towarów związanych z górnictwem rud miedzi, hutnictwem i energetyką.

2) *Linie kolejową nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie wraz z budowlami, budynkami i urządzeniami oraz zajętych pod nie gruntami*

Na podstawie umowy zawartej w dniu 19 marca 2012 r. w wyniku przeprowadzonego przez Urząd Gminy Miasta Koszalin – właściciela linii kolejowej nr 427, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn.zm.), zwanej dalej „PZP”, postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na przygotowanie, zarządzanie i utrzymanie w latach 2012 – 2014 infrastruktury kolejowej, którą stanowi linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie wraz z budowlami, budynkami i urządzeniami oraz zajętych pod nie gruntami, Zarządca w ramach rjp 2013/2014 będzie w dalszym ciągu zarządzać odcinkiem o długości 4,83 km (od km 0,285 do km 5,116) wyżej wymienionej linii, po której odbywać się będzie wyłącznie ruch lekkich składów pociągów pasażerskich. W skład przedmiotowej infrastruktury kolejowej wchodzi także peron do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie.

3) *Linia kolejowa nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa i linia kolejowa nr 326 na odcinku Wrocław Zakrzów – Trzebnica*

W wyniku umowy podpisanej w dniu 9 sierpnia 2012 r., zgodnie z PZP z Dolnośląską Służbą Dróg i Mostów we Wrocławiu, PMT LK przyjął do wykonania dwa zadania:

- zarządzanie infrastrukturą kolejową, którą stanowi linia kolejowa nr 311 o długości 13,29 km, na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa (od km 29,844 do km 43,138),
- zarządzanie infrastrukturą kolejową, którą stanowi linia kolejowa nr 326 o długości 18,64 km, na odcinku Wrocław Zakrzów – Trzebnica (od km 1,260 do km 19,903).

Linia nr 311 jest linią jednotorową, po której kursują wyłącznie pociągi pasażerskie w ruchu transgranicznym relacji Szklarska Poręba Górna – Korenov (Czechy). Maksymalna prędkość pociągów wynosi 50 km/godz., a dopuszczalny nacisk na oś dla lokomotyw i wagonów wynosi 185 kN. Na odcinku zarządzanym przez PMT LK znajdują się dwa przystanki osobowe, posiadające jeden tor główny zasadniczy oraz peron do obsługi podróżnych.

Linia nr 326 jest linią jednotorową, dla pociągów pasażerskich bez możliwości zmiany kierunku jazdy. Maksymalna dopuszczalna prędkość pociągów wynosi 70 km/godz., a dopuszczalny nacisk na oś wynosi 180 kN. Na zarządzanym przez PMT LK odcinku linii nr 326 znajduje się pięć przystanków osobowych wyposażonych w perony do obsługi podróżnych. Przystanek Trzebnica posiada jeden tor główny zasadniczy oraz peron do obsługi podróżnych. W wyniku podpisania umów na zarządzanie liniami kolejowymi przeznaczonymi do prowadzenia ruchu pasażerskiego długość zarządzanej przez PMT LK

infrastruktury kolejowej wzrosła o 354 % w stosunku do zarządzanej w trakcie rjp 2012/2013 – z 9,015 km do 40,945 km, w tym długość infrastruktury dla ruchu towarowego (4,185 km) pozostała bez zmian, a dla ruchu pasażerskiego wzrosła o 661 %, z 4,830 km (linia nr 427) do 36,760 km (linie nr 311, 326 i 427).

Kwestia udostępnianie infrastruktury przez PMT LK:

W 2012 r. Zarządca udostępnił zarządzaną infrastrukturę kolejową 6 licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, w tym:

1. linii nr 971 i 972, o łącznej długości 4,185 km, po których odbywał się ruch pociągów towarowych, 4 licencjonowanym przewoźnikom kolejowym wykonującym przewozy towarów:
 - Pol-Miedź Trans sp. z o.o.,
 - Lotos Kolej sp. z o.o.,
 - PKP CARGO S.A.,
 - STK Wrocław S.A.,
2. linię nr 427, o długości 4,830 km, po której prowadzony był sezonowy ruch pociągów pasażerskich, 2 przewoźnikom wykonującym przewozy osób:
 - Przewozy Regionalne sp. z o.o.,
 - Koleje Dolnośląskie S.A.

III. Kategoryzacja linii kolejowych.

Zarządca określił kategorię zarządzanych przez siebie linii kolejowych na podstawie kwalifikacji parametrów techniczno – ruchowych zgodnych z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie określonymi w instrukcji Ld – 2 oraz analizy średniodobowego natężenia ruchu i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe.

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

- a) średniodobowe natężenie ruchu pociągów (pociągów/dobę),
 - b) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów (km/godz.),
- przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:
- linii kategorii „1” – a) 0 – 7, b) $V_{\max} \leq 20$,
 - linii kategorii „2” – a) 8 – 13, b) $20 < V_{\max} \leq 40$,
 - linii kategorii „3” – a) powyżej 13, b) $V_{\max} > 40$.

Linie kategorii „1” i „2” są udostępniane przewoźnikom towarowym świadczącym usługi taborem skonstruowanym w większości do przewozów towarów związanych z górnictwem rud miedzi, hutnictwa, energetyki. Po liniach tych prowadzony jest wyłącznie ruch pociągów towarowych. Natomiast linie kolejowe kategorii „3” są wykorzystywane do przewozów pasażerskich, zarządzanych na podstawie umów zawartych z właścicielami linii nr 311, 326 i 427 we Wrocławiu i Koszalinie w wyniku rozstrzygnięcia przeprowadzonych postępowań przetargowych. W skład zarządzanej infrastruktury, poza liniami kolejowymi, wchodzi także perony do obsługi podróźnych. Po liniach kategorii „3” odbywać się będzie wyłącznie ruch pociągów pasażerskich.

IV. Zasady pobierania opłat.

Zarządca, w przedłożonym projekcie stawek jednostkowych opłat na rjp 2013/2014, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- przewiduje, w myśl art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, możliwość przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celach, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1 – 3 ustawy o transporcie kolejowym, w maksymalnej wysokości określonej w § 9 rozporządzenia,
- będzie pobierać opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego,
- nie przewiduje stosowania współczynników zwiększających stawki jednostkowe, o których mowa w § 11 rozporządzenia,
- przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz za usługę związaną z dostępem do peronów Zarządca będzie doliczać 7 % marżę zysku. Zgodnie ze złożonym oświadczeniem Zarządcy, wysokość planowanej marży zysku wynika z przyjętych założeń strategicznych Spółki, a przychody uzyskane z marży w znacznym stopniu przeznaczone będą na poprawę warunków pracy i wyposażenia posterunków technicznych, które mają bezpośredni wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wysokość planowanej marży nie ulega zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2012/2013.

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

W świetle powyższego uznać należy, iż PMT LK przedstawiając we wniosku łączne koszty jakie będzie musiał ponieść w związku z przewidywanym zakresem udostępniania infrastruktury licencjonowanym przewoźnikom kolejowym oraz przewidywany zakres świadczonych usług, spełniła warunek określony w § 13 rozporządzenia.

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za:

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

Zarządca nie określił stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, gdyż ze względu na specyfikę zarządzanej infrastruktury nie przewiduje ich świadczenia.

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

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

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
- koszty pośrednie działalności,
- pracę eksploatacyjną określoną dla trzech kategorii linii z podziałem na przedziały mas brutto pociągów.

Zarządca, zgodnie ze złożonym we wniosku oświadczeniem 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 r.

Ponadto Zarządca oświadczył, że nie przewiduje dotacji na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącej 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, jak również nie przewiduje innych przychodów, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

Zarządca, w myśl § 8 ust. 2 rozporządzenia, zróżnicował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależnie od kategorii linii oraz od całkowitej masy brutto pociągu. Stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów.

Zarządca zestawiał stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w tablicach, o których mowa w § 8 ust. 4 rozporządzenia, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Zarządca przyjął 3 kategorie linii kolejowych oraz 7 przedziałów mas brutto dla pociągów towarowych i 2 dla pociągów pasażerskich.

Zarządca, w myśl § 12 rozporządzenia, na podstawie indywidualnej kalkulacji określił stawkę jednostkową opłaty za usługę związaną z obsługą pociągów, wymienioną w części I ust. 2 pkt 3 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, obejmującą korzystanie z peronów znajdujących się na przystankach kolejowych usytuowanych na liniach kolejowych nr 311, 326 i 427.

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

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 wykonania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmując:

- dla pociągów towarowych: 2 kategorie linii kolejowych i 7 przedziałów mas brutto pociągów,
- dla pociągów pasażerskich: 1 kategorię linii kolejowej i 2 przedziały mas brutto pociągów.

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

- określeniu średniej stawki sieciowej dla całej zarządzanej infrastruktury kolejowej w oparciu o planowane całkowite koszty związane z minimalnym dostępem do infrastruktury (łącznie koszty bezpośrednie i pośrednie) i całkowitej planowanej pracy eksploatacyjnej (dla pociągów towarowych i pasażerskich),
- przyjęciu współczynników różnicujących i korygujących stawki jednostkowe dla poszczególnych przedziałów masy brutto pociągu i kategorii linii kolejowej,
- wyznaczeniu i zróżnicowaniu stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury w zależności od całkowitej masy brutto pociągu oraz kategorii linii kolejowej, jako iloczynu średniej stawki sieciowej i przyjętych współczynników różnicujących.

Należy wskazać, iż przyjęta przez Zarządcę metodyka wyliczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest analogiczna do stosowanej do kalkulacji stawek na rjp 2012/2013, zgodna z wytycznymi zaprezentowanymi w trakcie prac Zespołu ds. stawek funkcjonującego przy Prezesie UTK oraz jest transparentna i niedyskryminująca poszczególnych uczestników rynku kolejowego.

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

W wyniku objęcia w zarządzanie (poza udostępnianymi dotychczas liniami nr 971 i 972 dla ruchu pociągów towarowych oraz linią nr 427 dla sezonowego ruchu pasażerskiego) nowych 2 linii kolejowych nr 311 i 326, po których odbywać się będzie całoroczny, regularny ruch pociągów pasażerskich, Zarządca zaplanował na rjp 2013/2014 łączne koszty świadczenia usług dostępu do infrastruktury w wysokości [REDAKTOWANE] zł, które są wyższe od zaplanowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDAKTOWANE] zł.

Jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Zarządca na rjp 2013/2014 zaplanował:

1. [REDAKTOWANE] zł – jako 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, które są wyższe do planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDAKTOWANE] zł, w tym:
 - a) koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANE] zł, wyższe od planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDAKTOWANE] zł, w tym:
 - koszty utrzymania w wysokości [REDAKTOWANE] zł, wyższe od planowanych na rjp 2012/2013 wynoszących [REDAKTOWANE] zł;
 - koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDAKTOWANE] zł, wyższe od planowanych na rjp 2012/2013 wynoszących [REDAKTOWANE] zł;

- b) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe od planowanych na rjp 2012/2013 wynoszących [REDACTED] zł.
2. [REDACTED] zł – jako koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, które są wyższe od planowanych na rjp 2012/2013, wynoszących [REDACTED] zł. Konieczność świadczenia usługi dostępu do peronów na przystankach kolejowych wynika z podpisanych umów z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu – właścicielem linii nr 311 i 326 oraz z Urzędem Gminy Miasta Koszalin – właścicielem linii nr 427, na których odbywa się ruch pasażerski.

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wynosi 83,61 %, a kosztów pośrednich 16,39 %.

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 67,74 % całkowitych planowanych kosztów bezpośrednich,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego, stanowiące 32,26 % całkowitych planowanych kosztów bezpośrednich.

Planowane przez Zarządcę koszty udostępniania infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014, wyższe od kosztów zaplanowanych na rjp 2012/2013 wynikają głównie z warunków umów zawartych z Dolnośląską Służbą Dróg i Mostów, właścicielem linii nr 311 i 326. Długość zarządzanej infrastruktury w 2014 r. zwiększy się o odniesieniu do dotychczasowej o 354 %. Zwiększeniu także ulegnie planowany czas postoju przy peronach na przystankach linii pasażerskich z [REDACTED] min planowane na rjp 2012/2013) do [REDACTED] min planowanych na rjp 2013/2014. Skutkiem tego jest wzrost kosztów przyjętych do kalkulacji stawki jednostkowej usługi podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów.

Zarządca planując wielkość pracy eksploatacyjnej na rjp 2013/2014 przyjmowaną do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury wziął pod uwagę:

- długość sprzedanych tras pociągów towarowych w 2012 r.,
- zapotrzebowanie przewoźników kolejowych na przewozy towarów i osób, wynikające ze zgłoszonych zamówień oraz z warunków zawartych umów na zarządzanie i prowadzenie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych nr 311, 326 i 427.

Zarządca zaplanował na rjp 2013/2014 całkowitą pracę eksploatacyjną w wysokości [REDACTED] pociągokilometrów, zwanych dalej „pockm”, w tym dla ruchu towarowego [REDACTED] pockm i dla ruchu pasażerskiego [REDACTED] pockm, która jest wyższa od zaplanowanej na rjp 2012/2013, wynoszącej [REDACTED] pockm, w tym [REDACTED] pockm dla pociągów towarowych i [REDACTED] pockm dla pociągów pasażerskich. Wzrost prognozowanej pracy eksploatacyjnej związany jest z podpisaniem przez Zarządcę umów w wyniku przeprowadzonych postępowań przetargowych na zarządzanie 2 liniami kolejowymi, na których wykonywane będą całoroczne, regularne przewozy osób przez licencjonowanych przewoźników kolejowych. Efektem podpisanych umów jest objęcie w zarządzanie dodatkowo 31,930 km linii kolejowych.

Wzrost planowanych na rjp 2013/2014 kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej, zarówno dotyczących usługi minimalnego dostępu, jak i dostępu do peronów pasażerskich, jest efektem zawarcia umów, zgodnie z ustawą PZP, o zarządzanie infrastrukturą kolejową, skutkujących powiększeniem zarządzanej dotychczas infrastruktury o nowe linie kolejowe i perony.

Wysokość planowanych kosztów na rjp 2013/2014 wynika z przeprowadzonej przez Zarządcę analizy dotychczasowych kosztów udostępniania linii nr 971 i 972 dla pociągów towarowych i linii nr 472 dla pociągów pasażerskich, jak również z warunków zawartych w nowych umowach dotyczących zarządzania liniami nr 311 i 326 w zakresie regularnego ruchu pociągów pasażerskich.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, iż stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej skalkulowane zostały przez Zarządcę zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu.

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, stwierdzono:

- średni koszt jednego pockm (zwany dalej „stawką sieciową”) na rjp 2013/2014 będzie wynosić 16,92 zł i będzie niższy o 85,84 % w porównaniu do planowanego na rjp 2012/2013 wynoszącego 119,45 zł;

Niższa stawka sieciowa, planowana na rjp 2013/2014, wynika z wyższego wzrostu planowanej pracy eksploatacyjnej (o 915,86 %), w porównaniu do wzrostu planowanych kosztów udostępniania infrastruktury (o 43,87 %). Tak znaczny wzrost planowanej pracy eksploatacyjnej związany jest z podpisaniem przez Zarządcę umów na zarządzanie nowymi liniami nr 311 i 326, po których prowadzony będzie całoroczny, regularny ruch pociągów pasażerskich. Objęcie przez PMT LK w zarządzanie dodatkowych 2 linii kolejowych skutkuje znacznym zwiększeniem długości zarządzanej infrastruktury o 354 % (z 9,015 km do 40,945 km, w tym linii pasażerskich o 661 %, z 4,83 km do 36,76 km).

W myśl § 14 rozporządzenia, Zarządca rejestruje koszty we sposób umożliwiający – dla poprzednich okresów obowiązywania – sprawdzenie prawidłowości określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Jednak z uwagi na fakt, że zgodnie z zawartymi umowami na zarządzanie liniami nr 427, 311 i 326 koszty utrzymania linii kolejowych ponosi właściciel, przedstawione przez Zarządcę koszty w pełnym zakresie, (określonym w § 8 rozporządzenia), dotyczą jedynie infrastruktury dla ruchu towarowego (4,185 km), natomiast dla linii, na których odbywać się będzie ruch pasażerski (36,760 km) jedynie kosztów prowadzenia ruchu.

- stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosić:
 - a) dla pociągów pasażerskich:
 - minimalna – 4,06 zł/pockm, wyższa od zatwierdzonej na rjp 2012/2013 wynoszącej 4,00 zł/pockm,
 - maksymalna – 19,46 zł/pockm, niższa od zatwierdzonej na rjp 2012/2013 wynoszącej 26,76 zł/pockm,

b) dla pociągów towarowych:

- minimalna – 3,55 zł/pockm, niższa od zatwierdzonej na rjp 2012/2013 wynoszącej 3,58 zł/pockm,
- maksymalna – 227,40 zł/pockm, wyższa od zatwierdzonej na rjp 2012/2013 wynoszącej 187,29 zł/pockm.

IX. Analiza proponowanej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

W związku z podpisanymi umowami na zarządzanie liniami kolejowymi nr 311, 326 i 427, na których prowadzone będą wyłącznie przewozy pasażerskie i zachodzi potrzeba udostępniania peronów, Zarządca przedstawił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do peronów na przystankach zlokalizowanych na wyżej wymienionych liniach kolejowych. W wyniku podpisania na rjp 2013/2014 umów o zarządzanie dodatkowymi 2 liniami, na których również będzie prowadzony wyłącznie ruch pociągów pasażerskich, liczba peronów udostępnianych podróżnym zwiększy się z 1 peronu w ramach rjp 2012/2013 do 9 peronów w ramach rjp 2013/2014.

Zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty w oparciu o łączny planowany koszt utrzymania 9 peronów w wysokości [REDACTED] zł (wyższy od zaplanowanego na rjp 2012/2013 tylko dla linii nr 427, wynoszącego [REDACTED] zł) oraz łączny planowany czas postoju pociągów przy krawędzi peronów wynoszący [REDACTED] min. (dłuższy od zaplanowanego na rjp 2012/2013 tylko dla linii nr 427, wynoszącego [REDACTED] min.).

Zarządca określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za postój pociągu przy peronie w wysokości 0,95 zł/min. Stawka jest wyższa o 5,58 % od stawki obowiązującej na rjp 2012/2013.

X. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2012 r.

Porównując poniesione 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 we wniosku Zarządcy z dnia 11 kwietnia 2012 r. stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 140,08 % – (plan [REDACTED] zł, wykonanie [REDACTED] zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 280,38 % – (plan [REDACTED] pockm, wykonanie [REDACTED] pockm.).

Przekroczenie planowanych kosztów udostępniania infrastruktury związane było z wyższym niż prognozowano wykonaniem pracy eksploatacyjnej o [REDACTED] pockm, w tym dla pociągów towarowych o [REDACTED] pockm (plan [REDACTED] pockm, wykonanie [REDACTED] pockm) oraz o [REDACTED] pockm dla pociągów pasażerskich (plan [REDACTED] pockm, wykonanie [REDACTED] pockm).

Zarządca planuje pracę eksploatacyjną i przewidywane koszty w oparciu o dane pochodzące z ostatniego zamkniętego okresu, przewidywane i zgłoszone zapotrzebowania przewoźników kolejowych na przewozy oraz podpisane umowy z przewoźnikami. Do planowania wykorzystuje dostępne wskaźniki makroekonomiczne dotyczące gospodarki krajowej, w tym transportu kolejowego. Zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne związane ze zmianami koniunktury w gospodarce krajowej, a przekładające się na kondycję transportu kolejowego, mają znaczący wpływ na możliwości zrealizowania, zaplanowanych z wyprzedzeniem

i przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat, wielkości pracy eksploatacyjnej oraz kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej. Zaplanowanie przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2013/2014 utrudnione było dotychczasowym udostępnianiem linii kolejowych przewoźnikom, którzy nie prowadzili regularnych, planowanych przewozów. Po liniach kolejowych nr 971 i 972 prowadzony był bowiem tylko ruch towarowy związany z przewozami koncentratu miedzi do Huty Legnica oraz materiałów związanych z procesami technologicznymi huty i wywozu gotowych produktów, a na linii nr 472 prowadzony był jedynie sezonowy, turystyczny ruch pasażerski.

XI. Podsumowanie.

Na podstawie przeprowadzonych analiz złożonych przez Zarządcę, w trakcie postępowania administracyjnego, dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych stwierdzono, że spadek wartości średniej stawki sieciowej na rjp 2013/2014 związany jest ze znacznym wzrostem planowanej pracy eksploatacyjnej wynikającej z objęcia w zarządzanie, na podstawie podpisanych umów z właścicielami, dodatkowych 2 linii kolejowych (nr 311 i 326), na których odbywać się będzie całoroczny, regularny ruch pociągów pasażerskich.

Z uwagi na fakt, że zgodnie z zawartymi umowami z właścicielami linii kolejowych, po których odbywać się będzie ruch pociągów pasażerskich, koszty utrzymania linii ponosi właściciel, Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych opłat włączył koszty utrzymania jedynie dla linii przeznaczonych dla ruchu towarowego oraz koszty prowadzenia ruchu dla wszystkich zarządzanych linii kolejowych. Zmiany w wielkości zarządzanej infrastruktury kolejowej, poprzez przejmowanie w krótkim okresie nowych linii kolejowych, jak również sezonowość ruchu na linii nr 427 uniemożliwia przeprowadzenie dogłębnej i jednoznacznej analizy planowanych kosztów oraz zbadanie zasadności zmian planowanych stawek jednostkowych zarówno w stosunku do obowiązującego cennika jak i do wykonania w ostatnim zamkniętym roku finansowym. Dodatkowym elementem utrudniającym dogłębną analizę są znaczne zmiany planowanej pracy eksploatacyjnej, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich, które związane są z umowami dotyczącymi zarządzania nowymi liniami kolejowymi.

Działania podejmowane przez Zarządcę, zmierzające do zarządzania liniami kolejowymi przeznaczonymi dla ruchu pasażerskiego stanowiącymi własność jednostek samorządu terytorialnego należy uznać za właściwy krok w kierunku właściwej współpracy Zarządcy z samorządem lokalnym, jak również lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej na potrzeby społeczności lokalnej oraz odbudowywania i zwiększania konkurencyjności przewozów pasażerskich w stosunku do transportu drogowego.

Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca – jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego – zobowiązany jest, w myśl § 16 ust. 4 rozporządzenia, do skalkulowania stawek jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat. Jego działania powinny być dostosowane do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w kierunku stymulacji przewozów kolejowych. Wskazana jest więc optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania.

Utrzymanie na niezmiennym poziomie marży zysku stanowiącej zabezpieczenie Zarządcy przed ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością gospodarczą świadczy o przewidywalnej strategii zarządczej PMT LK, przekładającej się ochronę przewoźników

przed nadmiernym i nieuzasadnionym wzrostem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz stabilizację lokalnego rynku przewozów kolejowych.

Zarządca wywiązał się z obowiązku określonego w §16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Przewoźnicy kolejowi nie wnieśli uwag do przedmiotowego projektu.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PMT LK nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisów wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym dlatego też zobligowany był zatwierdzić stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej rjp 2013/2014, zgodnie z wnioskiem PMT LK z dnia 19 marca 2013 r

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym od niniejszej decyzji Stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i konsumentów. Zgodnie z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 1964 r., Nr 43, poz. 296 z późn. zm.) odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Załącznik nr 1 stanowiący integralną część decyzji :

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. na rjp 2013/2014

- I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (w zł/pocmk):
 - A. – dla pociągów towarowych
 - B. – dla pociągów pasażerskich
- II. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych
z infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe sp. z o.o.
na rozkład jazdy pociągów 2013/2014**

**I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury
kolejowej (w zł/pocmk):**

A. – dla pociągów towarowych

Całkowita masa brutto pociągu [T]	Kategoria linii kolejowych		
	Linia kat. „1”	Linia kat. „2”	Linia kat. „3”
0 <M≤ 160	3,55	3,72	-
160 <M≤ 400	16,92	18,95	-
400 <M≤ 800	84,60	94,75	-
800 <M≤ 1200	135,36	151,60	-
1200 <M≤ 1600	169,20	189,50	-
1600 <M≤ 2000	186,12	208,45	-
M >2000	203,04	227,40	-

B. – dla pociągów pasażerskich

Całkowita masa brutto pociągu [T]	Kategoria linii kolejowych		
	Linia kat. „1”	Linia kat. „2”	Linia kat. „3”
0 <M≤ 160	-	-	4,06
160 <M≤ 400	-	-	19,46

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

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
Dostęp i korzystanie z peronów	minuta postoju	0,95