



**Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego  
Krzysztof Jaroszyński**

**DECYZJA Nr TRM-9110-03/11**

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.) 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.)

**zatwierdzam**

**stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o czym mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*, zwanej dalej ustawą, zarządcy infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. z siedzibą w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnioną w Załączniku do niniejszej decyzji.**

**UZASADNIENIE**

Pismem z dnia 9 marca 2011 r. (wpływ do Urzędu w dniu 9 marca 2011 r.) kancelaria prawna Wardyński i Wspólnicy Sp. k. działająca, w oparciu o złożone pełnomocnictwo, jako pełnomocnik zarządcy infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o., wystąpiła na podstawie §16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. *w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej rozporządzeniem, z wnioskiem o zatwierdzenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wszczynając tym samym postępowanie administracyjne.

Pismem nr TRM4-9110-06/BG/11 z dnia 22 marca 2011 r. poinformowano stronę postępowania o możliwości przeglądania akt. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

W dniu 15 kwietnia 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem nr TRM4-9110-06/BG/11 o niezłatwieniu sprawy w terminie, wraz ze wskazaniem nowego terminu jej załatwienia.

Zgromadzone dokumenty w trakcie przeprowadzonego postępowania, w przedmiocie wniosku zarządcy o zatwierdzenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp

do infrastruktury kolejowej, zostały zweryfikowane pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy. Sprawdzone sposób kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, o których mowa w §8 ust. 1 rozporządzenia, nie badając informacji źródłowych.

Zgromadzone w trakcie przeprowadzonego postępowania dokumenty poddano weryfikacji, podczas której stwierdzono:

#### **Kalkulacja stawek jednostkowych opłat na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia**

Zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującą usługi określone w cz. I ust. 1 załącznika do ustawy, w myśl art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy.

Zarządca nie skalkulował stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2, za usługi związane z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów, określone w części I ust. 2 załącznika do ustawy, gdyż oświadczył, że nie ma możliwości ich świadczenia.

Zarządca nie skalkulował stawek jednostkowych opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11, za usługi określone w części II załącznika do ustawy, gdyż oświadczył, że nie ma możliwości ich świadczenia.

Zarządca określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich, w myśl §7 rozporządzenia.

Do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, na podstawie §8 ust. 1 rozporządzenia, zarządca przyjął:

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

Zarządca oświadczył, że 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 2012 roku.

Z uwagi na wielkość zarządzanej infrastruktury kolejowej (1,4 km długości linii) oraz jeden rodzaj taboru (autobusy szynowe GTW 2/6 Bombardier) użytkowanego przez niemieckiego przewoźnika na tej linii, zarządca przedstawił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla jednej kategorii linii i jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągu, w myśl §8 ust. 2 rozporządzenia, przedstawioną w tablicy, o której mowa w §8 ust. 4 rozporządzenia, co stanowi jednocześnie wykaz zarządzanych linii z przyporządkowaną stawką, o którym mowa w §16 ust. 2 rozporządzenia.

Zarządca przyjął identyczny przedział mas brutto pociągów i jedną kategorię linii, jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca nie skorzystał z uprawnienia wynikającego z art. 33 ust. 4a ustawy i nie określił we wniosku minimalnej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zarządca nie przewiduje stosowania:

- zwiększania stawek jednostkowych opłat,
- przyznawania ulg w opłacie podstawowej,

w związku z tym nie dołączył do projektu stawek zasad ich stosowania, o czym mowa w §16 ust. 2 rozporządzenia.

### **Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat**

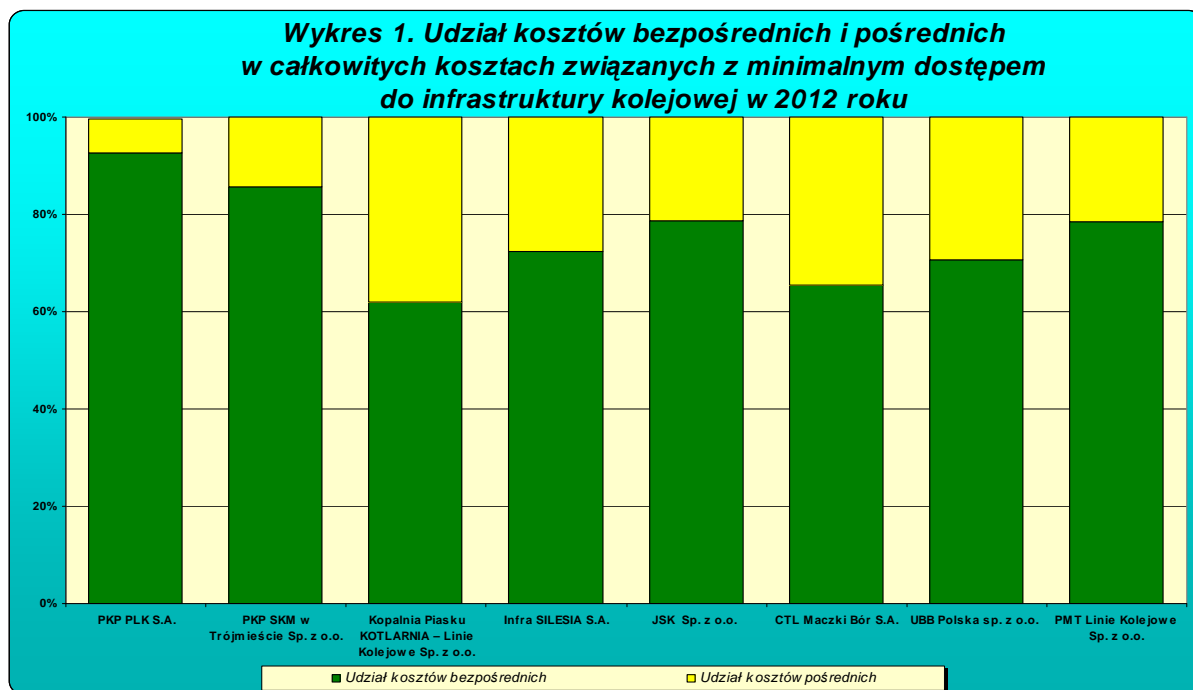
Bazą do wyznaczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określonej na podstawie z art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, są planowane koszty, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów, w wysokości ██████████ zł, które są wyższe o 2,09% od kosztu przyjętego na obecnie obowiązujący rozkład jazdy (██████████ zł) oraz o 14,15% w stosunku do wykonanych w 2010 r. (██████████ zł). W kwocie tej:

- koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł są wyższe o 3,98% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 14,52% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł), w tym koszty:
  - utrzymania w wysokości ██████████ zł są wyższe o 8,25% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 14,13% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł),
  - prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł są wyższe o 5,50% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 14,59% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł);
- koszty pośrednie w wysokości ██████████ zł są niższe o 2,17% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 13,26% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł).

Koszty bezpośrednie związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zarządcy UBB Polska sp. z o.o. ponosi spółka – matka UBB GmbH, jedynie za koszty związane z konserwacją i przeglądem obciążana jest spółka UBB Polska sp. z o.o. Koszty prowadzenia ruchu wynikają z czynszu dzierżawnego i kosztów eksploatacyjnych infrastruktury spółki UBB GmbH. Koszty pośrednie obejmujące doradztwo prawne, prowadzenie ksiąg rachunkowych, zamknięcie roku obrotowego, tłumaczenia, obrót pieniężny oraz odpowiedzialność cywilną wynikają z dokumentacji finansowej za lata 2009 – 2010 i zostały zwiększone o wskaźnik inflacji.

Udział kosztów bezpośrednich i pośrednich w całkowitych kosztach przyjętych przez zarządców do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury przedstawia

### **Wykres 1.**



Źródło: Opracowanie własne UTK

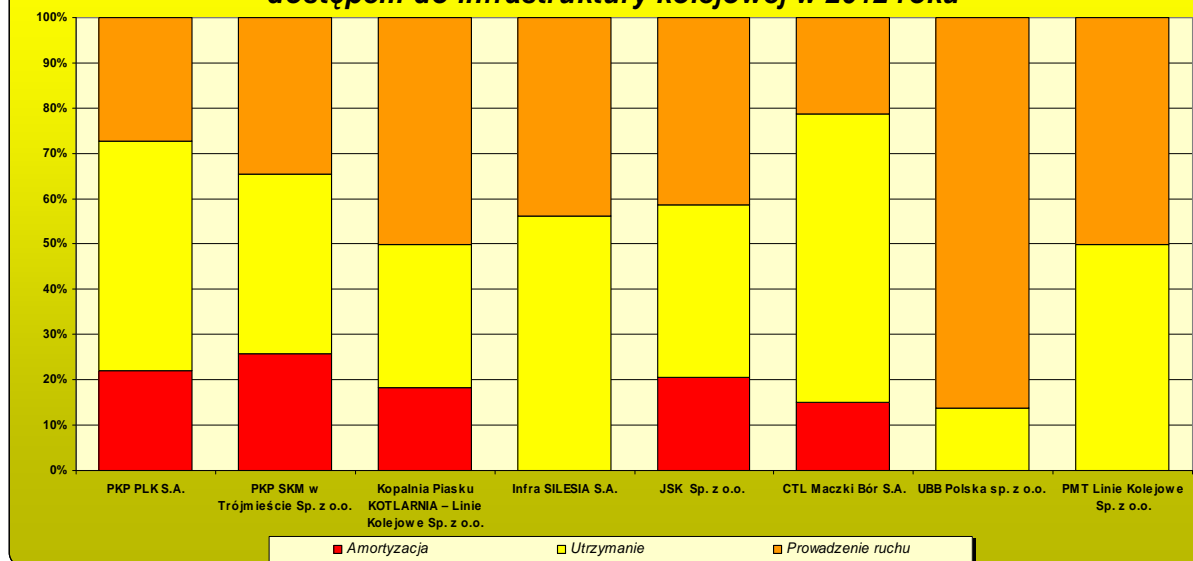
Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy UBB Polska sp. z o.o. 70,55% i plasuje się pomiędzy CTL Maczki – Bór S.A. (65,44%) a Infra SILESIA S.A. (72,34%).

Najwyższy, spośród wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej, udział kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach przyjętych do kalkulacji stawek ma PKP PLK S.A – 92,68%, a najniższy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. – 61,88%.

Udział kosztów pośrednich planowany przez zarządcę UBB Polska sp. z o.o. w wysokości 29,45% plasuje go na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców, pomiędzy Infra SILESIA S.A. (27,66%) a CTL Maczki – Bór S.A (34,56%).

Koszty bezpośrednie przyjmowane przez zarządcę do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury obejmują: koszty amortyzacji, utrzymania oraz prowadzenia ruchu kolejowego. Udziały powyższych kosztów w kosztach bezpośrednich, dla każdego z zarządców, przedstawione są na **Wykresie 2**.

**Wykres 2. Udział kosztów amortyzacji, utrzymania i prowadzenia ruchu w kosztach bezpośrednich związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej w 2012 roku**



Źródło: Opracowanie własne UTK

Na podstawie oświadczenia zarządcy UBB Polska sp. z o.o., koszty amortyzacji ponosi spółka – matka UBB GmbH, zgodnie z zawartą umową na dzierżawę infrastruktury. Czynsz dzierżawny za korzystanie z urządzeń ustalany jest na podstawie rocznej amortyzacji infrastruktury znajdującej się na przedmiotowym odcinku trasy, zgodnie z przepisami niemieckiego prawa handlowego.

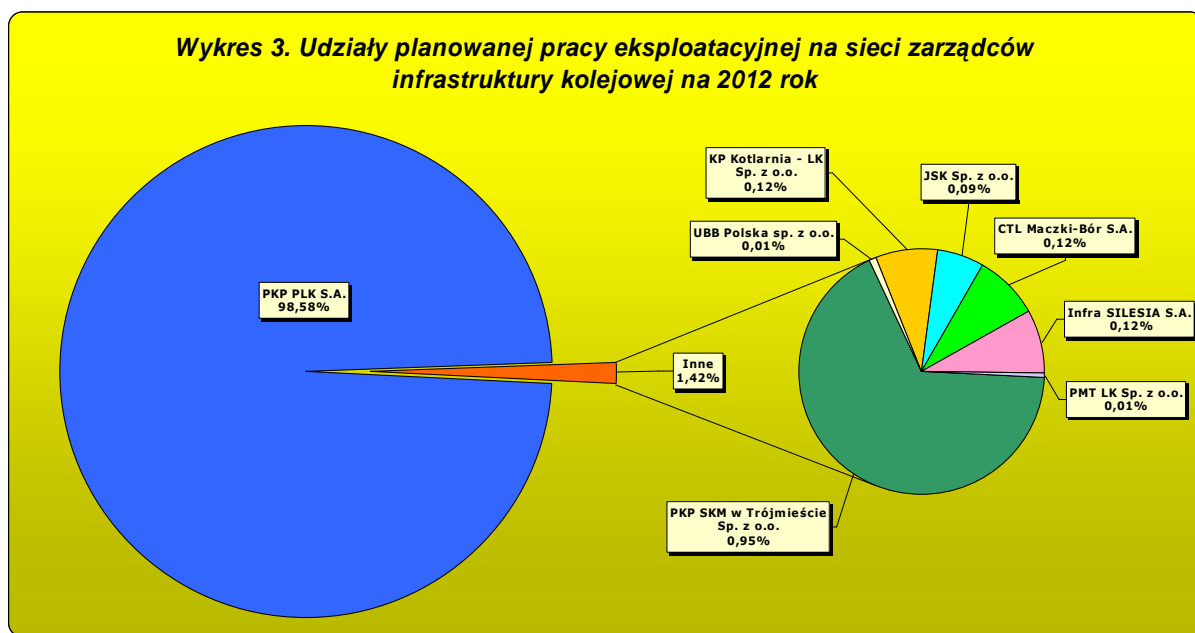
Dla zarządcy UBB Polska sp. z o.o. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich będzie najniższy wśród wszystkich zarządców i wyniesie 13,87%, a udział kosztów prowadzenia ruchu najwyższy i wyniesie 86,13%. Wysokość kosztów prowadzenia ruchu, wynika z czynszu dzierżawnego ustalonego w umowie dzierżawy o korzystaniu z infrastruktury kolejowej z dnia 18 sierpnia 2008 r., zawartej pomiędzy spółką – matką UBB GmbH a spółką UBB Polska sp. z o.o.

Infrastruktura zarządcy jest przedłużeniem niemieckiej sieci kolejowej i na terytorium Polski nie łączy się z żadną inną siecią kolejową. Z infrastruktury zarządcy korzysta tylko jeden przewoźnik pasażerski. Według oświadczenia zarządcy, przyjęta do kalkulacji wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. ze sprzedanych w roku 2010 tras, jak również z zapotrzebowania przewoźnika na przewozy w 2012 roku.

Zarządca, do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną w wysokości ██████ pockm, większą o 2,12% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej ██████ pockm oraz mniejszą o 0,84% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej ██████ pockm.

Planowany przez zarządcę wzrost kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej w wysokości 2,09% jest proporcjonalny do wzrostu o 2,12% planowanej pracy eksploatacyjnej.

Udział planowanej przez poszczególnych zarządców pracy eksploatacyjnej na 2012 rok w całkowitej pracy eksploatacyjnej wszystkich zarządców przedstawia **Wykres 3**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Z danych przesłanych przez zarządców wynika, że 98,58% planowanej na 2012 rok pracy eksploatacyjnej wykonana zostanie na sieci głównego zarządcy PKP PLK S.A. Pozostali zarządcy realizować będą łącznie 1,42% planowanej pracy eksploatacyjnej (od 0,01% dla UBB Polska sp. z o.o. i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., do 0,12% dla „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A. i Infra SILESIA S.A.).

Udział zarządcy UBB Polska sp. z o.o. w planowanej do udostępnienia w 2012 r., przez wszystkich zarządców, długości i ilości tras pociągów (wyrażonej w pociągokilometrach), wyniesie 0,01% i plasuje zarządcę, łącznie z PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., na ostatnim miejscu wśród wszystkich zarządców infrastruktury.

### **Sposób kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury**

Przyjęta przez zarządcę metoda wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, polegała na rozłożeniu planowanych na 2012 rok kosztów udostępniania infrastruktury na całkowitą pracę eksploatacyjną, planowaną na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, wyrażoną w pociągokilometrach. Łączna planowana praca eksploatacyjna ustalana jest jako iloczyn ilości przejazdów pociągów realizowanych przez przewoźnika, według rozkładu letniego i zimowego oraz wyrażonej w kilometrach długości trasy pociągu.

### **Zasady pobierania opłat**

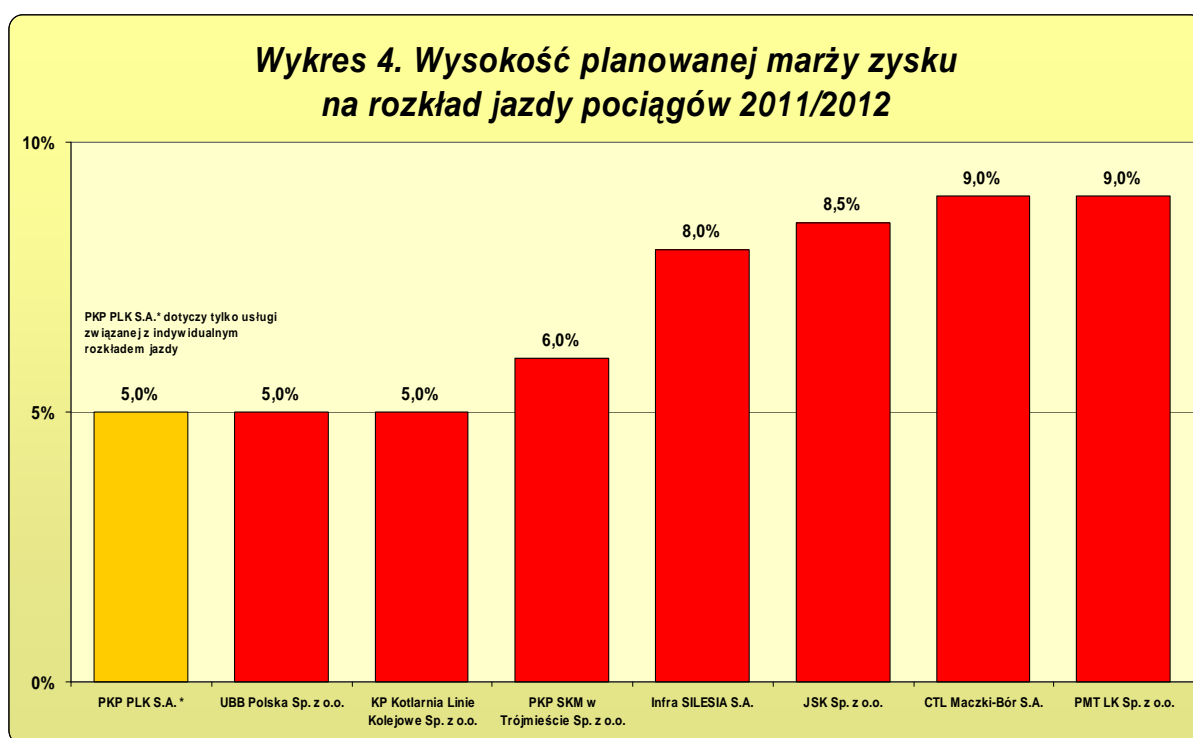
Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków na: powiększenie niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej oraz

podwyższenia międzynarodowych kolejowych przewozów towarów, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy.

Zarządca oświadczył, że nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej, w celu: rozwijania nowych usług, korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpiły oszczędności kosztów zarządzania, o których mowa w art. 34 ust. 2.

Każdy zarządca infrastruktury, w myśl §13 rozporządzenia, 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%.

Wysokość marży zysku planowanej przez zarządców na 2012 rok przedstawia **Wykres 4**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Zarządca UBB Polska sp. z o.o. oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury przedłożonej do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 5%. Planowana marża zysku jest na średnim, dopuszczalnym w rozporządzeniu poziomie i jest jedną z najniższych wśród stosowanych przez pozostałych zarządców na 2012 rok. Wysokość stosowanej marży zysku przy naliczaniu opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej wynika z decyzji zarządczych właścicieli, a uzyskany przychód wynikający ze stosowanej marży zysku przeznaczony będzie na pokrycie nieprzewidzianych kosztów koniecznych dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na udostępnianej infrastrukturze.

## **Kategoryzacja linii kolejowych**

Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej przyjmując następujące parametry:

- 1) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów pasażerskich wynoszącą od 0 do 80 km/godz.,
- 2) średniodobowe natężenie ruchu pociągów na odcinku kolejowym o długości 1,4 km wynoszące 47,56 przejazdów pociągów,

i oznaczył ją jako „kat. A”.

Przyjęte parametry kategoryzacji linii kolejowej są identyczne jak w obowiązującym na 2010/2011 rozkładzie jazdy pociągów.

## **Wpływ dotacji z budżetu państwa i środków z Funduszu Kolejowego na planowane koszty związane z udostępnianiem przewoźnikom kolejowym infrastruktury kolejowej**

W myśl art. 33 ust. 5a ustawy, zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.

Zarządca oświadczył, że nie występował o dotacje na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego, jak również nie przewiduje innych przychodów, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

## **Analiza proponowanej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Na rjp 2011/2012 zarządca skalkulował jedną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości 42,92 zł/pockm, dla jednego przedziału masy brutto pociągu wynoszącego od 0 do 960 ton. Wysokość stawki została utrzymana na poziomie stawki obowiązującej aktualnie na rozkład jazdy pociągów 2010/2011.

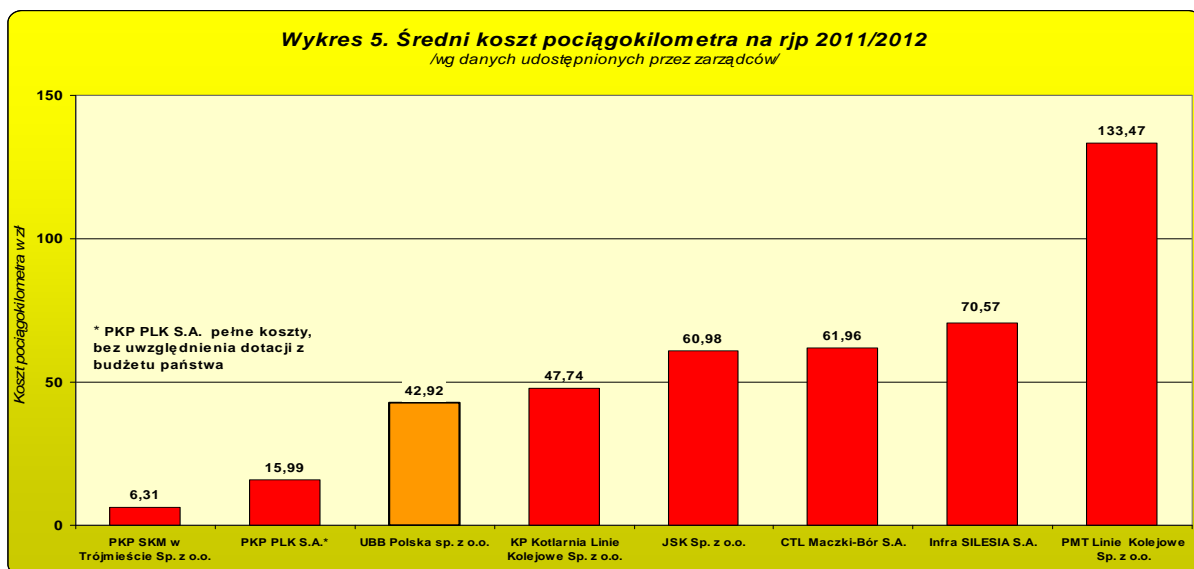
W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że:

- przyjęty przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych ogólny koszt w wysokości ██████████ zł jest o 2,09% wyższy od kosztu przyjętego na obecnie obowiązujący rozkład jazdy,
- zaplanowana na rozkład jazdy 2011/2012 praca przewozowa wyniesie ██████████ pockm, więcej o 2,12% w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy,
- średni koszt jednego pociągokilometra na rjp 2011/2012, równoważny stawce jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, utrzymany zostanie na dotychczasowym poziomie i wynosić będzie ██████████ zł/pockm

Obecna konstrukcja „cennika” stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej powoduje utrzymanie stawek na zbliżonym do dotychczasowego poziomie.

Średni koszt pociągokilometra na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 u poszczególnych zarządców przedstawia **Wykres 5**.



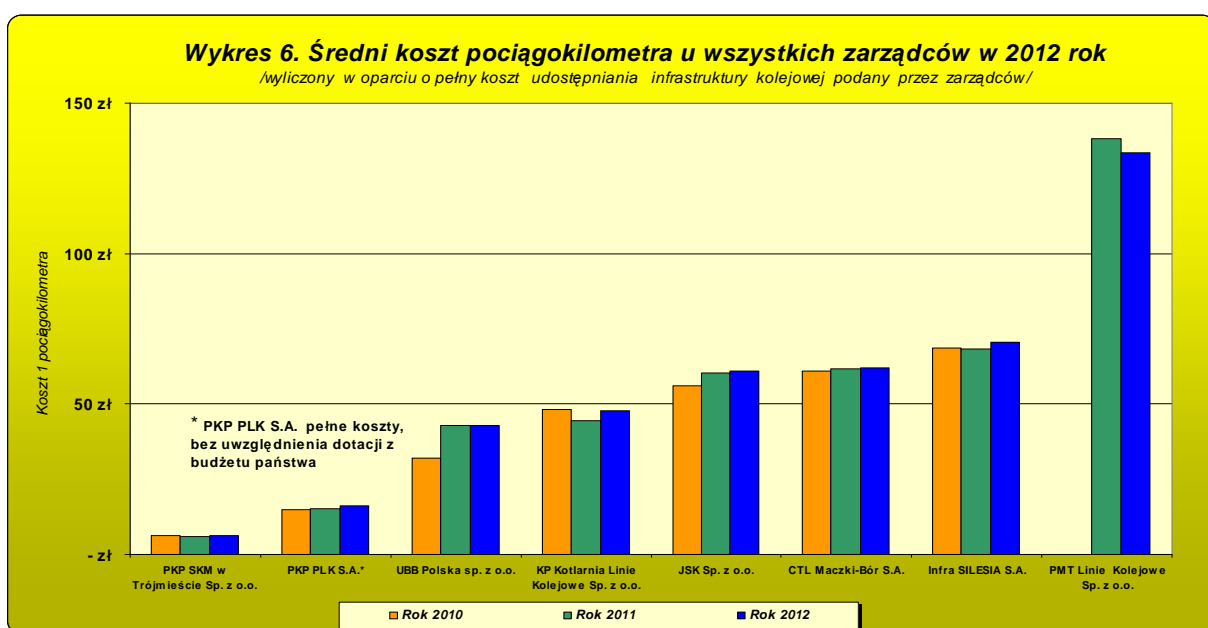


Źródło: Opracowanie własne UTK

Średni koszt pociągowokilometra, określony na podstawie przyjętych przez zarządców do kalkulacji stawek jednostkowych opłat planowanych kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury oraz wielkości pracy eksploatacyjnej, zawiera się w przedziale od [ ] zł/pockm dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. do [ ] zł/pockm dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

Średni koszt pociągowokilometra zarządcy UBB Polska sp. z o.o. w wysokości [ ] zł/pockm jest najwyższym, wśród zarządców udostępniających infrastrukturę przewoźnikom kolejowym realizującym przewozy pasażerskie, oraz jednym z niższych wśród wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę kolejową. Sytuuje się na poziomie zbliżonym do średniego kosztu określonego dla „Kopalni Piasku Kopalnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o.

Średni koszt pociągowokilometra w latach 2010 – 2012, wyliczony na podstawie kosztów udostępnienia infrastruktury oraz planowanych wielkości pracy eksploatacyjnej przedstawiony jest na **Wykresie 6**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

W latach 2010 – 2012 średni koszt udostępniania infrastruktury u poszczególnych zarządców utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Występują natomiast znaczne różnice pomiędzy poszczególnymi zarządcami. Wynikają one zarówno z charakteru własności i wielkości zarządzanych infrastrukturali, jak i wielkości oraz struktury planowanych przewozów.

Średni koszt pociągokilometra w latach 2010 – 2012 dla zarządcy UBB Polska sp. z o.o. po wzroście w 2011 r. w stosunku do 2010 r., będzie się utrzymywał w latach 2011 i 2012 na takim samym poziomie

Poziom średniego kosztu pociągokilometra zarządcy UBB Polska sp. z o.o. będzie wyższy od średniego kosztu pociągokilometra określonego dla zarządców PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz PKP PLK S.A. i będzie na zbliżonym poziomie do kosztu dla zarządcy Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o.

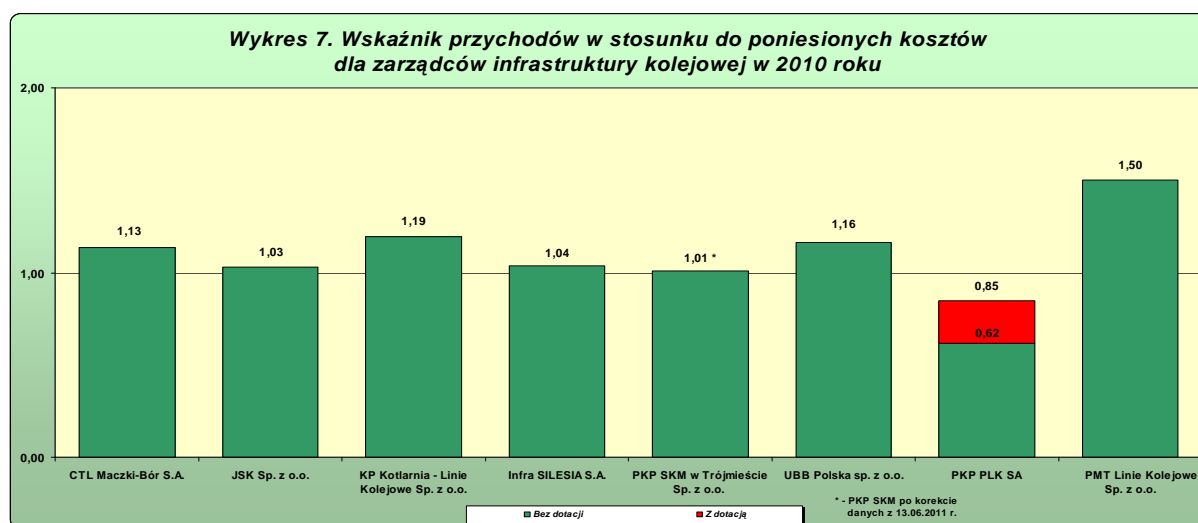
### Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2010 roku

W związku z przyjęciem w 2009 r. do stosowania w Urzędzie Transportu Kolejowego *Procedury zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej*, zażądano od zarządców dołączania do wniosków o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat informacji o poniesionych kosztach i wykonanej pracy eksploatacyjnej za ostatni zamknięty rok.

Zarządca UBB Polska sp. z o.o. dołączył do wniosku wykonanie za 2010 r.:

- a) kosztów w łącznej wysokości ██████████ zł, w tym:
- kosztów bezpośrednich w kwocie ██████████ zł, z czego:
    - kosztów utrzymania – ██████████ zł,
    - kosztów prowadzenia ruchu – ██████████ zł;
  - kosztów pośrednich w kwocie ██████████ zł;
- b) pracy eksploatacyjnej w wysokości ██████████ pockm, zrealizowanej zgodnie z oświadczeniem zarządcy, tylko w jednym przedziale mas brutto pociągów.

Opierając się na przekazanych przez zarządców do UTK sprawozdaniach rocznych za 2010 rok porównano wielkości przychodów jakie osiągnęła firma z opłat pobranych od przewoźników kolejowych za udostępnianie infrastruktury w stosunku do poniesionych kosztów. Określony w ten sposób wskaźnik charakteryzujący efektywność działań zarządcy przedstawiono na **Wykresie 7**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy UBB Polska sp. z o.o. wskaźnik ten wynosi 1,16 i jest na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców prowadzących działalność udostępniania infrastruktury w 2010 roku.

Wysokość wskaźnika wskazuje, że pobrane przez zarządcę opłaty za zrealizowaną przez przewoźnika pracę eksploatacyjną pokrywają koszty poniesione w wyniku udostępnienia tras pociągów, co świadczy o właściwym zaplanowaniu kosztów i pracy eksploatacyjnej przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat przy faktycznie zrealizowanej w 2010 r. pracy eksploatacyjnej.

**W celu poprawy efektywności prowadzonej przez zarządcę działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz zrównoważenia ryzyka prowadzenia działalności pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem kolejowym, konieczne jest:**

- zoptymalizowanie wysokości marży zysku doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012 i w przyszłości, w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów realizowanych przez przewoźnika kolejowego na infrastrukturze zarządcy;
- dokonanie systemowej analizy kalkulacji stawek w kolejnych latach, we współpracy z przewoźnikiem korzystającym z infrastruktury zarządcy, przy uwzględnieniu wniesionych przez niego uwag, w celu optymalizacji rozliczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, pełnej transparentności oraz właściwego uzasadnienia stawek;
- działanie zarządu w celu obniżenia udziału kosztów pośrednich w całkowitych kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o.

Mając na względzie powyższe, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję jak w sentencji.

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2011/2012

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich

## **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 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).

### Otrzymuje:

UBB Polska sp. z o.o. w Świnoujściu  
ul. Wybrzeże Władysława IV nr 22  
72-600 Świnoujście

### adres do doręczeń

Wardyński i Wspólnicy sp. k.  
ul. Odrzańska 6/4  
50-113 Wrocław

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych  
z infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. w Świnoujściu  
na rozkład jazdy pociągów 2011/2012**

**I. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp  
do infrastruktury dla pociągów pasażerskich**

<b>Całkowita masa pociągu brutto m [t]</b>	<b>Kategoria A</b>
<b>m &lt; 960</b>	<b>42,92 (PLN/km)</b>