



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jaroszyński

D E C Y Z J A Nr TRM-9110-05/11

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

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których 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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą, zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji

oraz

odmawiam zatwierdzenia

stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla usług związanych z dostępem do torów do formowania składów pociągów pasażerskich i z dostępem do instalacji/punktów wodowania składów pociągów, przedstawionych przez zarządcę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, w dokumencie pod nazwą: „Projekt stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej – linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia (SKM) na rozkład jazdy pociągów 2011/2012”, ze względu na ich niezgodność z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy oraz §12 i §13 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.

UZASADNIENIE

Pismem SKMEI 1-070-05/11 z dnia 9 marca 2011 r. zarządca infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. wystąpił, zgodnie z §16 rozporządzenia, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wszczynając tym samym postępowanie administracyjne.

W dniu 13 kwietnia 2011 r. TRM4-9110/BG/11 zawiadomiono zarządcę o terminie załatwienia sprawy. Termin przewidywany zakończenia sprawy wyznaczono na dzień 29 kwietnia 2011 r.

W dniu 19 kwietnia 2011 r. pismem nr TRM4-9110-09/JG/11 wezwano zarządcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień i uzupełnienia braków.

W dniu 27 kwietnia 2011 r. pismem nr SKMEI 1-070-08/11 zarządca przesłał żądane informacje.

W dniu 28 kwietnia 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem TRM4-9110-09/JG/11 o niezałatwieniu sprawy w terminie, wraz ze wskazaniem nowego terminu jej załatwienia.

W dniu 5 maja 2011 r. pismem TRM4-9110-09/JG/11 Prezes UTK przychylił się do prośby zarządcy skierowanej w piśmie nr SKMDR-712-15/11 z dnia 4 maja 2011 r. i przedłużył termin odpowiedzi na pismo TRM4-9110-09/JG/11 do dnia 6 maja 2011 r.

W dniu 6 maja 2011 r. pismem nr SKMEI 1-070-09/11 zarządca przesłał żądane informacje.

W dniu 10 maja 2011 r. pismem nr TRM4-9110-09.1/BG/11 zawiadomiono zarządcę o prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz do zgłoszenia żądań. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

Zgromadzone dokumenty w trakcie przeprowadzonego postępowania w przedmiocie wniosku zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zostały zweryfikowane pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy. Sprawdzone sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłat na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, o których mowa w §8 ust. 1 rozporządzenia, nie badając informacji źródłowych.

Podczas weryfikacji wniosku stwierdzono:

Kalkulacja stawek jednostkowych opłat na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty:

- podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 3, 6, 7, 8 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy.

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

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

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzacji,
- koszty pośrednie działalności,
- pracę eksploatacyjną dla przewozów w pociągach 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.

Zarządca przedstawił na podstawie §8 ust. 2 rozporządzenia zróżnicowaną całkowitą masą brutto pociągu stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla jednej kategorii linii. 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 przedziały mas brutto pociągów i jedną kategorię linii kolejowej, jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 3, 6, 7 i 8 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie ze: stacji pasażerskich, torów i urządzeń do formowania składów pociągów, torów postojowych i obrządzania i innych udogodnień technicznych.

Zarządca nie określił stawek jednostkowych za usługi dodatkowe, o których mowa w części II załącznika do ustawy, gdyż oświadczył, że ze względu na specyfikę budowy, instalacji oraz wyposażenia stacji Gdynia Cisowa Postojowa nie ma możliwości ich realizacji. W związku z tym zarządca nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 11.

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 dołączył do projektu stawek, zgodnie z §16 ust. 2 rozporządzenia:

- wykaz zarządzanych linii z przyporządkowaniem im stawek.

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

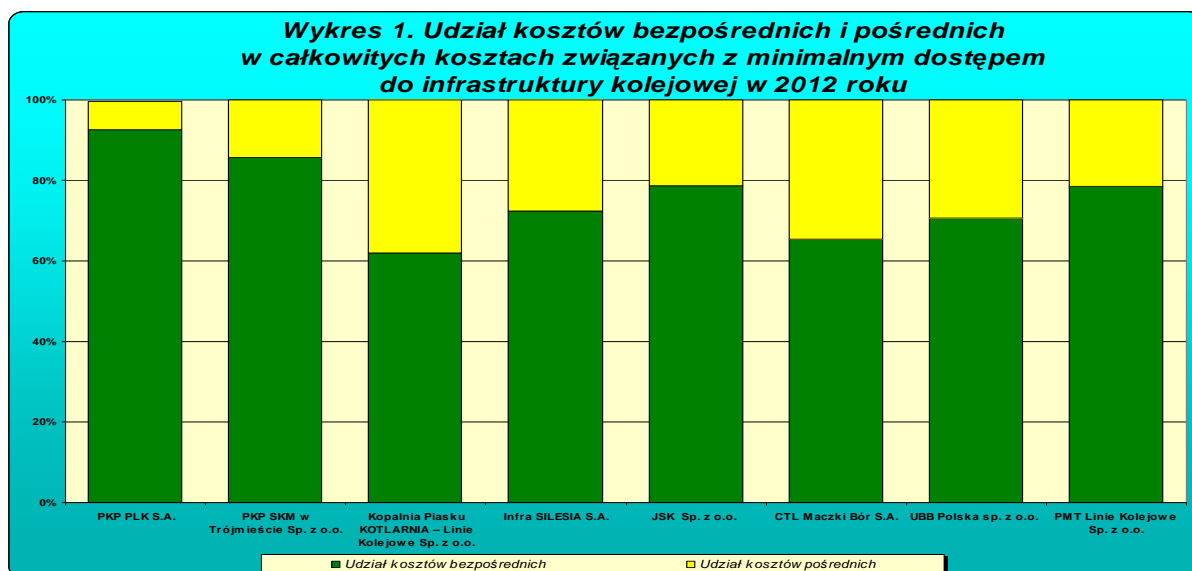
Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty w wysokości [REDACTED] zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej, wyższe o 7,73% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 i wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 9,78% w stosunku do wykonania w 2010 r. wynoszącego [REDACTED] zł.

W kwocie tej:

- a. [REDACTED] zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyższe o 6,22% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł, określone zgodnie z art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, w tym:
 - koszty bezpośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 9,55% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 12,79% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł), w tym koszty:
 - utrzymania w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 12,44% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 29,27% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł);
 - koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł, niższe o 23,30% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł), oraz niższe o 21,98% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł);
 - amortyzacji w wysokości [REDACTED] zł, wyższa o 88,09% od wykonanej w 2010 r. ([REDACTED] zł);
 - koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, niższe o 10,13% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 5,24% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł),
- b. [REDACTED] zł – to koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wyższe o 12,08% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 5,07% od wykonanych w 2010 r., wynoszących [REDACTED] zł, określonych zgodnie z art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- c. zarządca nie wyodrębnił kosztów na usługi dodatkowe określone w cz. II załącznika do ustawy gdyż oświadczył, że nie ma możliwości ich realizacji.

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

Wykres 1.



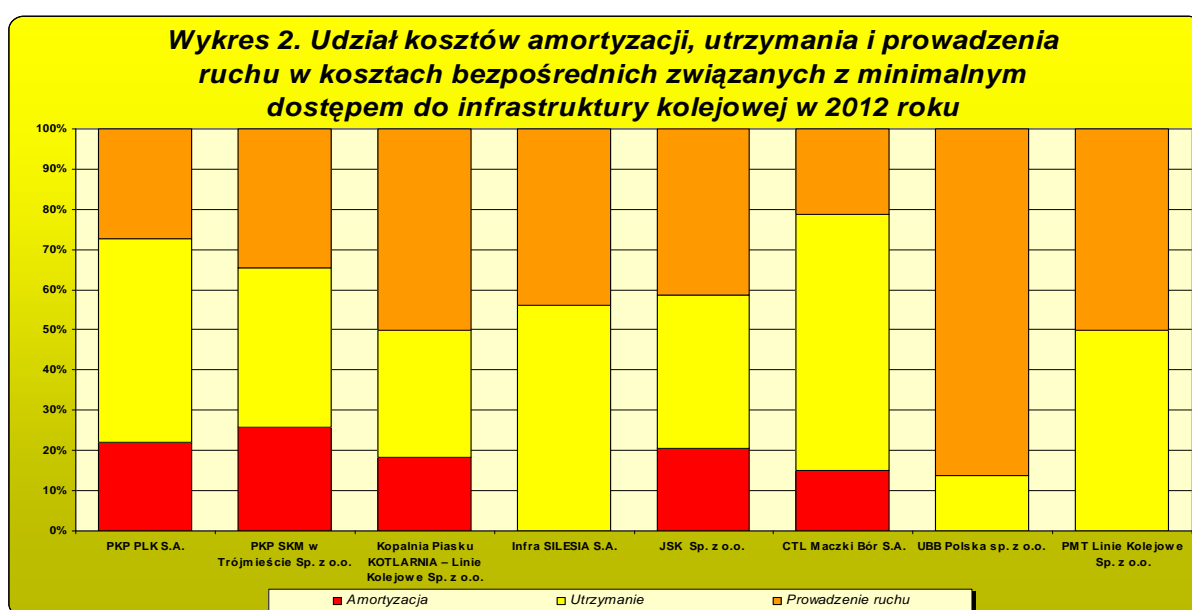
Źródło: Opracowanie własne UTK

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. 85,67% i plasuje się na poziomie niższym niż dla PKP PLK S.A. a wyższym niż dla JSK Sp. z o.o.

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

Udział kosztów pośrednich planowany przez zarządcę w wysokości 14,33% jest jednym z najniższych (poza PKP PLK S.A. – udział 6,85%) wśród planowanych przez zarządców na 2012 rok.

Koszty bezpośrednie przyjmowane przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych 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 poniższym **Wykresie 2.**



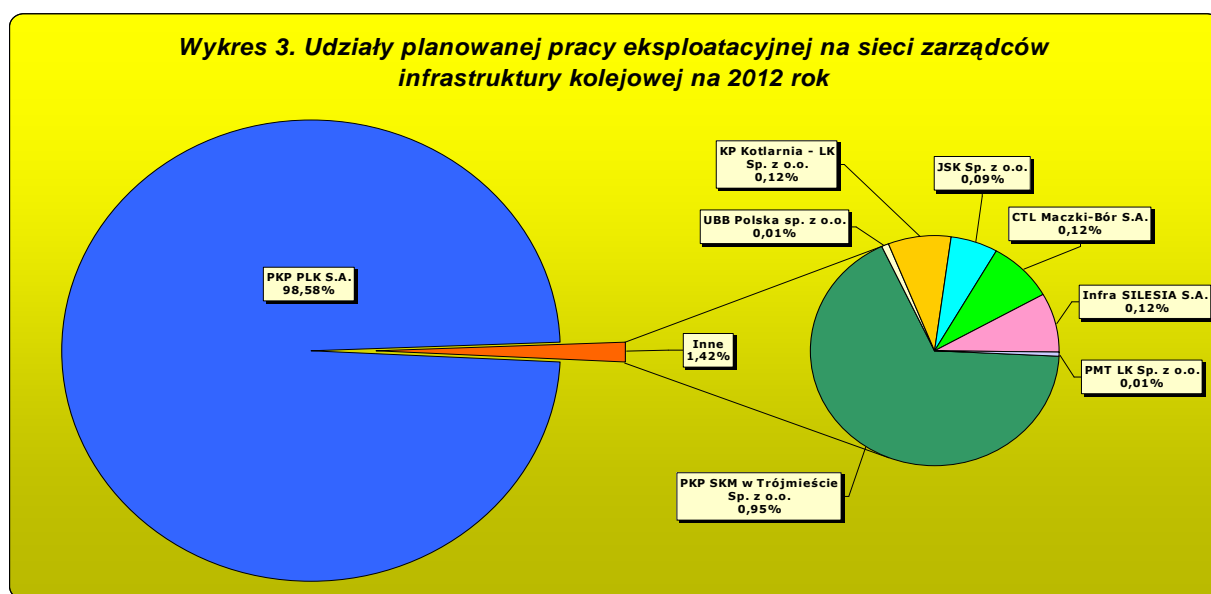
Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich w wysokości 39,53% sytuuje się pomiędzy udziałami zarządców: JSK Sp. z o.o. (38,30%) i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (49,86%) i jest na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej. Planowane koszty prowadzenia ruchu stanowiąc będą 34,58% kosztów bezpośrednich i będą na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców, pomiędzy PKP PLK S.A. (27,22%) i JSK Sp. z o.o. (41,24%). Najwyższy udział kosztów amortyzacji w kosztach bezpośrednich zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. wśród wszystkich zarządców, jest konsekwencją zrealizowanych zadań inwestycyjnych.

Wzrost planowanych na 2012 r. kosztów udostępniania infrastruktury jest konsekwencją realizacji zadań ujętych w projekcie „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, który został umieszczony na liście indykatywnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013. Wartość kosztorysowa zadań ujętych w projekcie wynosi ██████████ zł, w tym ██████████ zł to wartość zadania „Wydłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście” planowanego na lata 2011 – 2012. Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów. Realizacja wszystkich zadań ujętych w projekcie skutkować będzie wzrostem wartości początkowej środków trwałych bądź utworzeniem nowych, co przekłada się na wzrost kosztów amortyzacji i w konsekwencji na wzrost stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla przewozów w pociągach pasażerskich w wysokości ██████████ pociągokilometrów, zachowując identyczny poziom jak dla planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej ██████████ pociągokilometrów i większą o 1,28% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej ██████████ pockm. Przyjęta do kalkulacji wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. ze sprzedanych w roku 2010 tras, jak również z zapotrzebowania przewoźników na przewozy na 2012 rok.

Udział planowanej przez poszczególnych zarządców pracy eksploatacyjnej na 2012 rok w całkowitej pracy eksploatacyjnej przedstawia poniższy **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% - UBB Polska sp. z o.o. i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. do 0,12% - „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A. i Infra SILESIA S.A.).

Udział zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. w planowanej do udostępnienia długości i ilości tras pociągów (pociągokilometry) przez wszystkich zarządców w Polsce w 2012 roku, wyniesie 0,95%, co pozwala umieścić zarządcę na drugim miejscu, po PKP PLK S.A., wśród wszystkich zarządców infrastruktury.

Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

1. Na podstawie rozkładu mas pociągów kursujących w 2010 roku na linii kolejowej nr 250 przyjęto 5 przedziałów mas brutto pociągów (pominięto masy pociągów, które występują w ilości poniżej 10 szt. w skali roku).
2. Masę graniczną dla najwyższego przedziału określono przyjmując jako graniczną masę najcięższego pociągu kursującego po linii nr 250, tj. 850 ton.
3. Wyznaczono współczynnik β (koszt bruttotonokilometra) przy założeniu, że suma iloczynów dla wszystkich przedziałów masowych: ilość pociągokilometrów • masa graniczna przedziału masy • współczynnik β = planowanym na 2012 rok kosztom świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury.
4. Wyznaczony w ten sposób współczynnik β wyniósł [REDACTED].
5. Określono stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury dla poszczególnych przedziałów mas brutto jako iloczyn granicznej masy brutto przyjętego przedziału, tj. 150, 250, 350, 600 i 850 ton i współczynnika β .

Zasady pobierania opłat

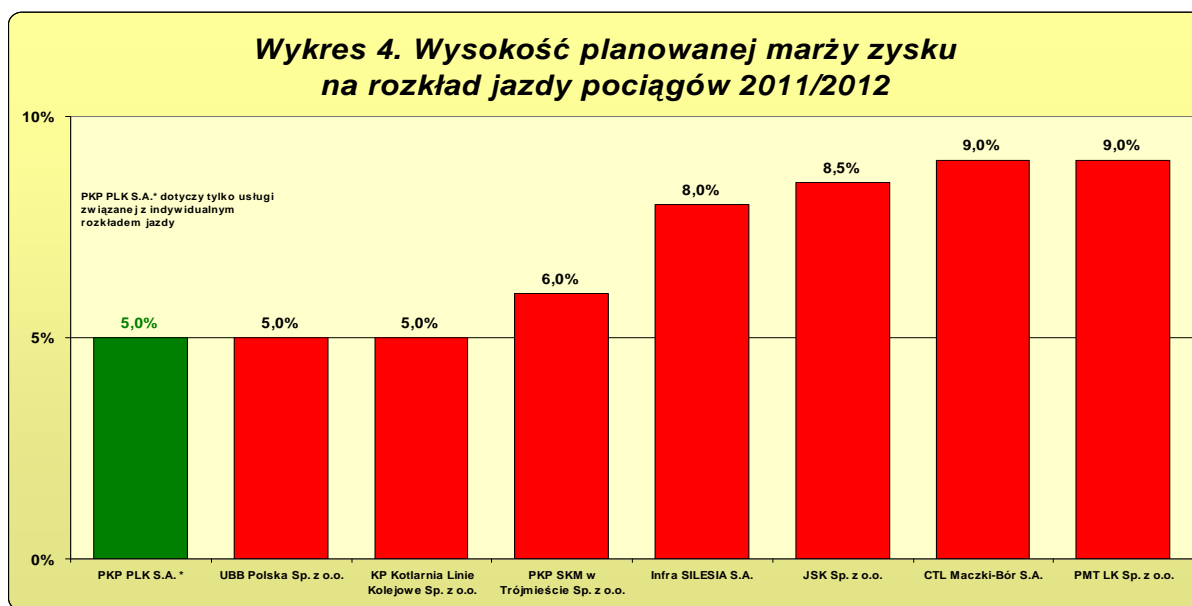
Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków na: powiększenie niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej oraz podwyższenia międzynarodowych kolejowych przewozów towarów, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy.

Zarządca nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w §9 rozporządzenia, w celu rozwijania nowych usług kolejowych, w celu korzystania z linii kolejowej o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpią oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową, o czym stanowi art. 34 ust. 2 ustawy.

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%.

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Zarządca PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 6%. Planowana marża zysku będzie jedną z niższych wśród stosowanych przez wszystkich zarządców w 2012 roku, a jednocześnie średnią w zakresie dopuszczonych przepisami rozporządzenia.

Zgodnie z oświadczeniem zarządcy, wysokość przyjętej marży zysku doliczanej do opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury jest decyzją zarządczą właścicieli. Uzyskany przychód wynikający ze stosowanej marży zysku przeznaczony będzie na pokrycie nieprzewidzianych kosztów prac remontowych i utrzymaniowych koniecznych dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na udostępnianej infrastrukturze.

Zarządca nie będzie naliczał opłaty podstawowej za przejazdy pociągów utrzymaniowo – naprawczych, o której mowa §15 rozporządzenia.

Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej, tzw. pierwszorzędą (1), uwzględniając następujące parametry:

- dopuszczalną prędkość techniczną – 0 do 70 km/godz.,
- średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195.

Przyjęty parametr kategoryzacji linii kolejowej, średniodobowe natężenie ruchu pociągów, jest niższy o 43 pociągi/dobę od parametru przyjętego w obowiązującym rozkładzie jazdy.

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

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.

W wyjaśnieniu złożonym w piśmie SKMEI 1-070-09/11 z dnia 6 maja 2011 r., zarządca oświadczył, że nie otrzymuje żadnych środków finansowych na remonty infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego o wysokości których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury, poza środkami pochodzącymi z Funduszu Kolejowego na rozwój i modernizację zarządzanej infrastruktury kolejowej.

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

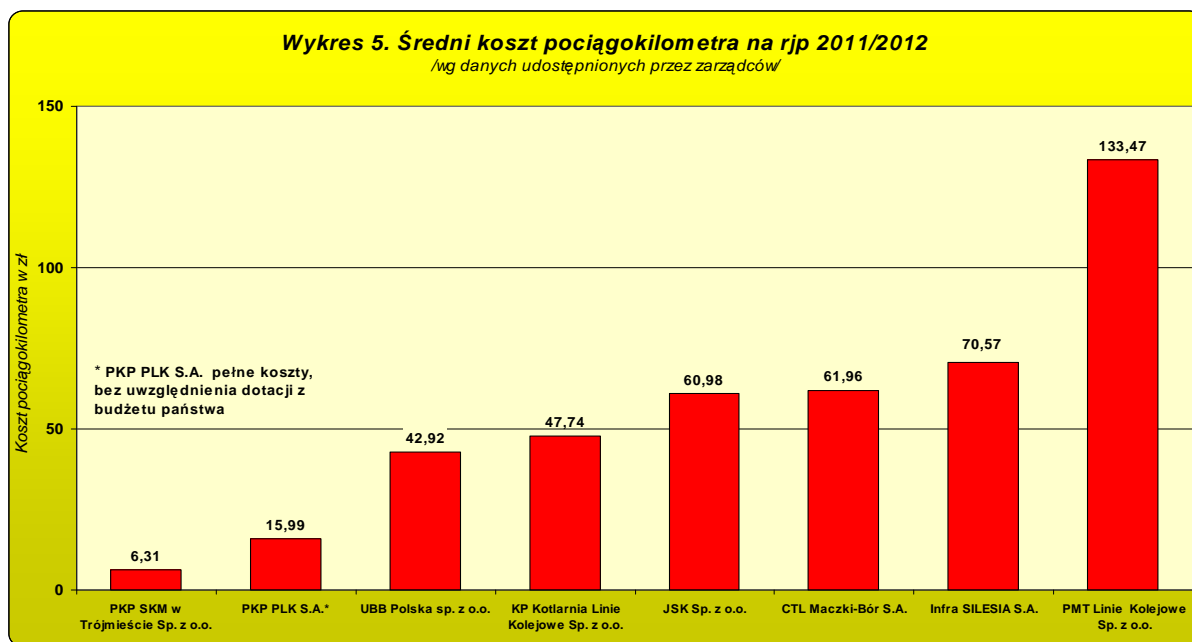
Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii i takich samych przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od wielu lat.

W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., stwierdzono:

- a. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządca określił dla pociągów pasażerskich, gdyż po infrastrukturze zarządcy odbywa się tylko ruch pasażerski;
- b. średni koszt pociągakilometra na rjp 2011/2012 wynosić będzie ■■■■ zł i będzie wyższy o 6,22% od planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego ■■■■ zł oraz o 0,58% od analogicznego kosztu dla rozkładu jazdy na 2009/2010 wynoszącego ■■■■ zł/pockm;
- c. stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosić:
 - dla pociągów pasażerskich:
 - minimalna – ■■■■ zł/pockm – wyższa o 17,33% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej ■■■■ zł/pockm, oraz o 2,20% w stosunku do stawki obowiązującej w 2010 r. wynoszącej ■■■■ zł/pockm.,
 - maksymalna – ■■■■ zł/pockm – wyższa o 17,36% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej ■■■■ zł/pockm oraz o 2,05% od obowiązującej w 2010 r. wynoszącej ■■■■ zł/pockm.

Zwiększenie o ok. 17% wysokości stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 spowodowane jest urealnieniem planowanych na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury, przy zachowaniu planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie zaplanowanej na rozkład jazdy 2010/2011.

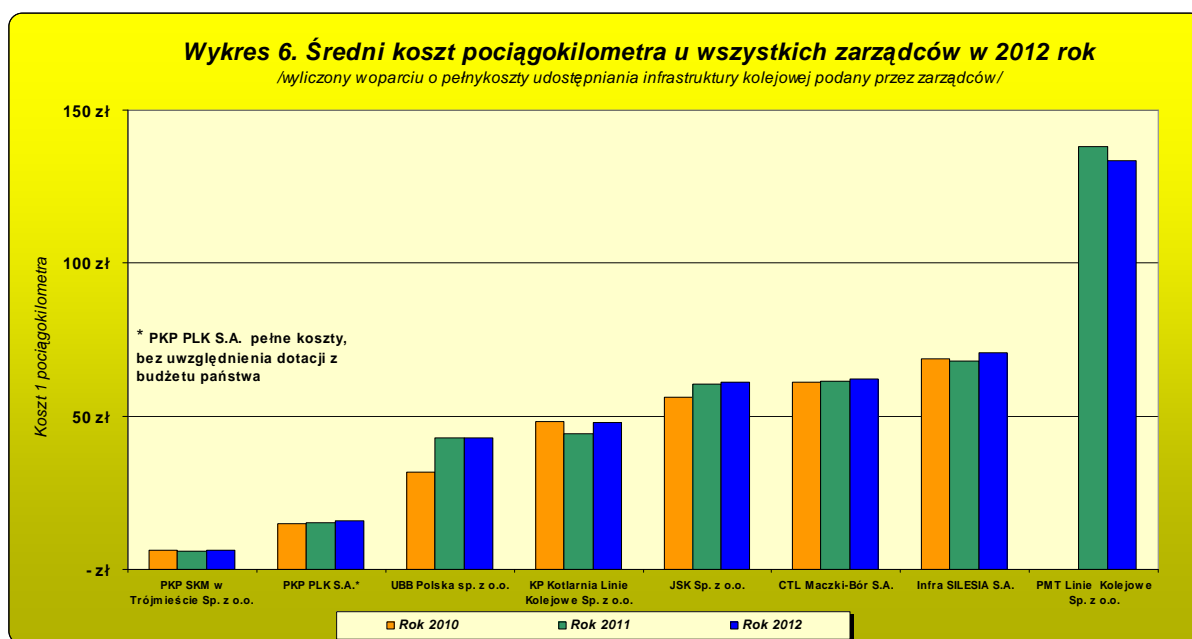
Średni koszt pociągokilometra na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 u poszczególnych zarządców, przedstawia **Wykres 5**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Średni koszt pociągokilometra, 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 pomiędzy [] zł/pocmk dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. a [] zł/pocmk dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. Średni koszt pociągokilometra, planowany na 2012 r., w wysokości [] zł/pocmk jest na zbliżonym poziomie do planowanego na rjp 2009/2010 ([] zł/pocmk) i wyższy od planowanego na 2010/2011 ([] zł/pocmk).

Średni koszt pociągokilometra 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 okresie ostatnich 3 lat 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 zarządzanej infrastruktury, jak i wielkości oraz struktury planowanych przewozów.

Średni koszt pociągo-kilometra dla zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. utrzymuje się w latach 2010 – 2012 na zbliżonym poziomie i jest najniższy wśród wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę przewoźnikom kolejowym.

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

Zarządca zaplanował wielkość pracy eksploatacyjnej na 2012 rok na zbliżonym poziomie do wykonanej w 2010 r. W konsekwencji tego zarządca zaplanował i przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na 2012 r. ilość zatrzymań przy krawędziach peronowych linii kolejowej nr 250 oraz współczynnik zajętości torów postojowych dla pociągów pasażerskich na poziomie wykonania w 2010 r., odpowiednio [REDACTED] zatrzymań przy krawędzi peronowej i [REDACTED] m•godz zajętości torów postojowych.

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi związane z obsługą pociągów do aktualnie obowiązujących oraz obowiązujących w 2010 r. stwierdzono zmiany wielkości planowanych stawek jednostkowych za:

- a. dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 – wzrost o 18,18%, z [REDACTED] zł/zatrzymanie do [REDACTED] zł/zatrzymanie oraz o 10,90% w stosunku do stawki obowiązującej w 2010 r. wynoszącej [REDACTED] zł/zatrzymanie. Wzrost stawki jednostkowej związany jest ze wzrostem kosztów amortyzacji, wynikających ze znacznej ilości kończonych inwestycji, w szczególności znacznymi nakładami na modernizację istniejącej oraz powstanie nowej infrastruktury peronowej (Gdańsk Śródmieście),
- b. dostęp do torów formowania składów pociągów pasażerskich – wzrost o 36,90% z [REDACTED] zł/pociąg na [REDACTED] zł/pociąg oraz spadek o 31,78% w stosunku do obowiązującej w 2010 r. wynoszącej [REDACTED] zł/pociąg,
- c. dostęp do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich – wzrost o 40,00%, z [REDACTED] zł/mh postoju do [REDACTED] zł/m•godz postoju oraz spadek o 33,33% w stosunku do stawki obowiązującej w 2010 r. wynoszącej [REDACTED] zł/godz.
- d. dostęp do instalacji/punktów wodowania składów pociągów – wzrost o 40,00%, z [REDACTED] zł/godz. na [REDACTED] zł/godz. oraz spadek o 33,33% w stosunku do stawki obowiązującej w 2010 r. wynoszącej [REDACTED] zł/godz.

Wzrost kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi związane z dostępem i korzystaniem z peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 i dostępem do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich zarządca tłumaczy wzrostem kosztów amortyzacji związanych z planowanym oddaniem inwestycji pod nazwą „Zabudowa komputerowego systemu zależnościowego i diagnostycznego z kompleksową wymianą zasilania urządzeń sterowania ruchem kolejowym” na stacji Gdynia Cisowa Postojowa.

Zarządca przedłożył do zatwierdzenia cztery stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi związane z obsługą pociągów, z których dwie dla usług związanych z dostępem i korzystaniem z peronów i dostępem do torów postojowych posiadają załączoną kalkulację w myśl art. 33 ust. 7 ustawy i zostały zatwierdzone. Natomiast **odmówiono zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług, wymienionych w części I ust. 2 Załącznika do ustawy, związanych z dostępem do torów formowania składów pociągów pasażerskich oraz dostępem do instalacji / punktów wodowania składów pociągów z uwagi na :**

- **oświadczenie zarządcy infrastruktury, że nie planuje w rozkładzie jazdy 2011/2012 świadczenia tych usług,**
- **nie przedstawienie ilości usług i wysokości planowanych kosztów ich świadczenia niezbędnych do kalkulacji stawek jednostkowych o czym mowa w §12 rozporządzenia,**
- **określenie tych stawek bez uwzględnienia planowanych kosztów jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat skorzystania przez przewoźnika ze świadczonych usług jest naruszeniem art. 33 ust. 2 ustawy.**

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.

Na podstawie dokumentów złożonych przez zarządcę w trakcie postępowania administracyjnego stwierdzono:

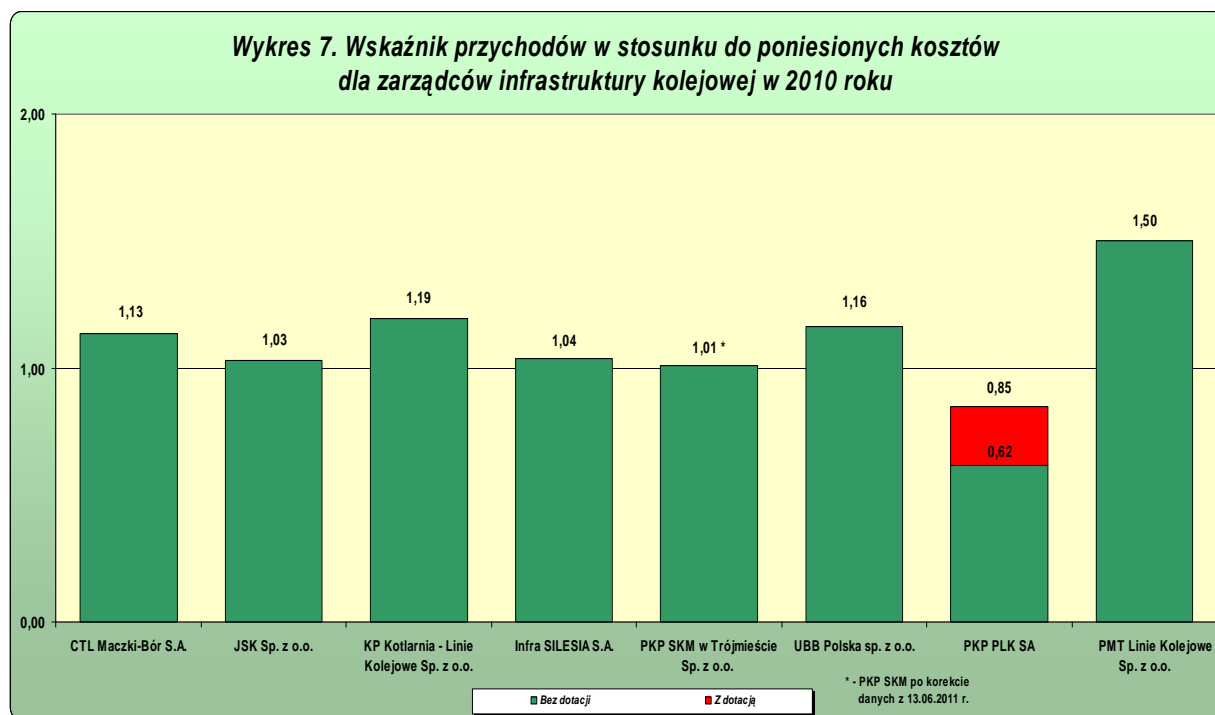
- a. poniesione łączne koszty związane z udostępnieniem infrastruktury w 2010 roku, w stosunku do wykonania w roku 2009, spadek o 0,62%, z ██████████ zł na ██████████ zł, w tym dla usług:
 - związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, wyniosło ██████████ zł – co stanowiło 86,18% zaplanowanych kosztów na rjp 2009/2010 (██████████ zł) i było niższe o 6,57% od wykonania w 2009 r. (██████████ zł);
 - związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów, wyniosło ██████████ zł – co stanowiło 93,80% zaplanowanych kosztów na rjp 2009/2010 (██████████ zł) i było wyższe o 18,57% od wykonania w 2009 r. (██████████ zł);
- b. wykonanie pracy eksploatacyjnej w wysokości ██████████ pockm – co stanowiło 94,44% zaplanowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2009/2010 (██████████ pockm) i było niższe o 6,34% od wykonania w 2009 r. (██████████ pockm).

Porównując planowane koszty związane z usługą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury i pracę eksploatacyjną na rjp 2008/2009 do wykonania w 2009 r. stwierdzono realizację wykonania kosztów w wysokości 76,22% - spadek z ██████████ zł na ██████████ mln zł, a pracy eksploatacyjnej w wysokości 103,64% - wzrost z ██████████ pockm na ██████████ pockm.

Porównując planowane koszty związane ze świadczeniem usługi podstawowej minimalnego dostępu i pracę eksploatacyjną na rjp 2009/2010 do wykonania w 2010 r. stwierdzono realizację wykonania

kosztów w wysokości 86,18% - spadek z ██████████ zł na ██████████ zł i pracy eksploatacyjnej w wysokości 94,44% - spadek z ██████████ pockm na ██████████ pockm.

Opierając się na przekazywanych przez zarządców do UTK sprawozdaniach rocznych za 2010 rok porównano wielkości przychodów jakie osiągnęła firma z opłat pobranych za udostępnianie infrastruktury od przewoźników kolejowych w stosunku do poniesionych kosztów na jej utrzymanie. Określony w ten sposób wskaźnik charakteryzujący efektywność działań zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., w odniesieniu do pozostałych zarządców, przedstawiono na **Wykresie 7**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. wskaźnik ten za 2010 r. wynosi 1,01 i jest na poziomie zarządców JSK Sp. z o.o. oraz Infra SILESIA S.A.

Wysokość wskaźnika pokazuje, że pobrane opłaty przez zarządcę za zrealizowaną przez przewoźników pracę eksploatacyjną równoważą 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 przewoźnikami kolejowymi, konieczne jest:

- dokonanie szczegółowej analizy planowanych na sieci zarządcy zadań inwestycyjnych i ich wpływu na wysokość i udział w planowanych kosztach udostępniania infrastruktury kolejowej przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat na kolejne rozkłady jazdy;
- optymalizacja wysokości doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury marży zysku lub odstąpienie od jej stosowania w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012 i w przyszłości. Zarządca jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego, powinien

dopasować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej zarządcy w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych realizowanych przez przewoźników na infrastrukturze zarządcy;

- przeprowadzenie analizy ilości usług związanych z obsługą pociągów i kosztów ich świadczenia w poprzednich latach oraz ściślejsza współpraca z przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z infrastruktury zarządcy, przy planowaniu kolejnych „cenników”.

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 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rjp 2011/2012

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

- A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk
- B. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

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:

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście Sp. z o.o.
ul. Morska 350A
81-002 Gdynia

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rjp 2011/2012

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich

A. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk

Całkowita masa brutto pociągu [t]	kategoria linii [1]
$M \leq 150$	3,25
$150 < M \leq 250$	5,41
$250 < M \leq 350$	7,57
$350 < M \leq 600$	12,98
$M > 600$	18,39

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

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych linii kolejowej nr 250	jedno zatrzymanie	2,34
2	Dostęp do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich	m/godz	0,14