

Warszawa, 4 maja 2011 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jaroszyński

DECYZJA Nr TRM-9110-01/11

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 oraz opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i ust. 11, 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 Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie 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 minimalny dostęp do infrastruktury dla „5” kategorii odcinków linii, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej, wyszczególnionych w poz. I. ust. 1a przesłanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, dokumentu pod nazwą: „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r.”, ze względu na ich niezgodność z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy

UZASADNIENIE

STAN FAKTYCZNY

Pismem nr IUS3s-3610-13/11 z dnia 7 marca 2011 r. zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpił 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 stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wszczynając tym samym postępowanie administracyjne.

Pismem nr TRM4-9110-05/MŚ/11 z dnia 18 marca 2011 r. wezwano zarządcę do przesłania dodatkowych wyjaśnień.

Pismem nr TRM4-9110-05/MŚ/11 z dnia 18 marca 2011 r. zawiadomiono zarządcę o rozprawie administracyjnej.

Pismem nr IUS3s-3610-13-1/11 z dnia 23 marca 2011 r. zarządca przedłożył żądane wyjaśnienia.

W dniu 23 marca 2011 r. organizacja społeczna „Fundacja Pasażerów Synergia” złożyła wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu w przedmiocie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. na rozkład jazdy 2011/2012.

W dniu 24 marca 2011 r. Prezes UTK pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 wydał postanowienie dopuszczające „Fundację Pasażerów Synergia” do przedmiotowego postępowania.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 24 marca 2011 r. zwrócono się do zarządcy o zajęcie stanowiska w sprawie wskazania we wniosku elementów prawnie chronionych.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 24 marca 2011 r. zawiadomiono „Fundację Pasażerów Synergia” o rozprawie administracyjnej.

W dniu 24 marca 2011 r. pełnomocnik zarządcy, jako strona postępowania, skorzystał z uprawnienia przeglądania akt.

W dniu 25 marca 2011 r. pełnomocnik organizacji społecznej „Fundacja Pasażerów Synergia”, działającej na prawach strony postępowania, skorzystał z uprawnienia przeglądania akt.

Pismem nr IUS3s-3610-15/11 z dnia 25 marca 2011 r. zarządca przedłożył stanowisko w sprawie informacji prawnie chronionych.

W dniach 28 marca i 1 kwietnia 2011 r. odbyła się rozprawa administracyjna, przy udziale strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz organizacji społecznej „Fundacja Pasażerów Synergia”, działającej na prawach strony, która miała na celu przyspieszenie wyjaśnienia znaczących dla postępowania kwestii, niejasności i wątpliwości występujących w przedłożonym przez zarządcę PKP PLK S.A. wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

W dniu 29 marca 2011 r. wpłynął wniosek organizacji społecznej Forum Transportu Szynowego o dopuszczenie do udziału w postępowaniu w przedmiocie zatwierdzenia stawek jednostkowych

opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. na rozkład jazdy 2011/2012.

W dniu 29 marca 2011 r. Prezes UTK pismem nr TR4-9110-05/BG/11 wydał postanowienie dopuszczające Forum Transportu Szynowego do przedmiotowego postępowania.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 30 marca 2011 r. zawiadomiono Forum Transportu Szynowego o rozprawie administracyjnej.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 30 marca 2011 r. poproszono pełnomocników PKP PLK S.A. o przedłożenie wersji jawnej wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 30 marca 2011 r. wezwano zarządcę do przesłania kolejnych informacji.

W dniu 30 marca 2011 r. Prezes UTK pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 wydał postanowienie ograniczające „Fundacji Pasażerów Synergia”, dopuszczonej do udziału w przedmiotowym postępowaniu, prawo wglądu do materiału dowodowego.

W dniu 31 marca 2011 r. pełnomocnik PKP PLK S.A. przedłożył pismo w toku postępowania w sprawie niewykreślenia z wniosku, z tablicy zawierającej stawki, „5” kategorii linii niezelektryfikowanych.

W dniu 1 kwietnia 2011 r. pełnomocnik PKP PLK S.A. przedłożył pismo w toku postępowania, uszczegółowiające wyjaśnienia złożone na rozprawie administracyjnej.

W dniu 1 kwietnia 2011 r. pismem nr IUS3s-3610-13-3/11 z dnia 31 marca 2011 r. zarządca przedłożył informacje dotyczące sposobu kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury.

Pismem nr IEK4-0350-6.6/2011 z dnia 1 kwietnia 2011 r. zarządca przedłożył żadaną na rozprawie administracyjnej dokumentację.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 1 kwietnia 2011 r. wezwano zarządcę do przesłania dodatkowych informacji dotyczących kosztów amortyzacji.

Pismem nr IEK4-0350-6.7/2011 z dnia 4 kwietnia 2011 r. zarządca przedłożył informacje n. t. kosztów amortyzacji.

W dniu 4 kwietnia 2011 r. pełnomocnik organizacji społecznej „Fundacja Pasażerów Synergia”, działającej na prawach strony postępowania, skorzystał z uprawnienia przeglądania akt.

W dniu 6 kwietnia 2011 r. organizacja społeczna „Fundacja Pasażerów Synergia” złożyła zażalenie na postanowienie Prezesa UTK ograniczające „Fundacji Pasażerów Synergia” prawo wglądu do materiału dowodowego.

W dniu 8 kwietnia 2011 r. organizacja społeczna „Fundacja Pasażerów Synergia” złożyła swoje stanowisko w sprawie toczącego się postępowania.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 8 kwietnia 2011 r. poinformowano pełnomocników stron postępowania o niezakończonym w terminie.

Pismem nr TRM4-9110-05/JG/11 z dnia 14 kwietnia 2011 r. wezwano zarządcę do przesłania dodatkowych informacji.

W dniu 18 kwietnia 2011 r. organizacja społeczna Forum Transportu Szynowego pismem z dnia 15 kwietnia 2011 r. przedstawiła swoje stanowisko w sprawie toczącego się postępowania.

Pismem nr IUS3s-3610-13-5/2011 z dnia 18 kwietnia 2011 r. zarządca przedłożył żądane informacje.

Pismem nr TRM4-9110-05/BG/11 z dnia 27 kwietnia 2011 r. poinformowano pełnomocników stron postępowania o możliwości przeglądania akt.

W dniu 29 kwietnia 2011 r. pełnomocnicy strony postępowania PKP PLK S.A. skorzystali z przysługującego uprawnienia przeglądania akt.

W dniu 29 kwietnia 2011 r. pełnomocnik organizacji społecznej „Fundacja Pasażerów Synergia”, działającej na prawach strony postępowania, skorzystał z uprawnienia przeglądania akt.

W dniu 29 kwietnia 2011 r. pełnomocnik strony postępowania PKP PLK S.A. skorzystał również z przysługującego uprawnienia wypowiedzenia się co do zebranych w trakcie postępowania dowodów i materiałów, przedkładając pisemne oświadczenie dotyczące linii o znaczeniu obronnym.

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

Kalkulacja stawek jednostkowych opłat na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat:

- podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi określone w cz. I ust. 1 załącznika do ustawy, w myśl art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy,
- podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 załącznika do ustawy, w myśl art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- dodatkowych za usługi inne niż wymienione w cz. I załącznika do ustawy, w myśl art. 33 ust. 11 ustawy.

Zgodnie z §7 rozporządzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury określone zostały dla:

- pociągów pasażerskich,
- pociągów towarowych.

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

- koszty bezpośrednie, które obejmują koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzację,
- koszty pośrednie działalności,
- koszty finansowe,

- pracę eksploatacyjną.

Zarządca przedstawił na podstawie §8 ust. 2 rozporządzenia zróżnicowaną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w zależności od kategorii linii i całkowitej masy brutto pociągu. Stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, uwzględniając kryteria zawarte w §8 ust. 3 i 4 rozporządzenia.

Zarządca przyjął identyczne przedziały mas brutto pociągów jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca, w myśl §12 rozporządzenia, określił na podstawie indywidualnej kalkulacji, stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 Załącznika do ustawy oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II Załącznika do ustawy.

Zarządca określił we wniosku minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 4a ustawy i §10 rozporządzenia, wynoszącą 75% stawki dla określonej kategorii linii i całkowitej masy brutto pociągu, w przypadku zrealizowania przez wszystkich przewoźników osób wyższej niż planowana pracy eksploatacyjnej, która była podstawą do opracowania „cennika”. Podstawą do zastosowania minimalnej stawki jednostkowej ma być oświadczenie przewoźnika ze wskazaniem numerów pociągów i umów.

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

- wykaz zarządzanych linii z przyporządkowaniem im stawek,
- zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami,
- zasady przyznawania ulg w opłacie podstawowej.

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 ██████████ zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej. Są one wyższe o 5,19% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 i wynoszą ██████████ zł oraz wyższe o 6,45% w stosunku do wykonania w 2010 r. i wynoszą ██████████ zł.

W kwocie tej:

- ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyższe o 5,71% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o 5,97% od wykonanych w 2010 r., wynoszących ██████████ zł, określone na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, w tym:
 - koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 6,40% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 6,42% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł),

- utrzymania w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 7,42% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 4,29% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł),
 - koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 8,55% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł), oraz o 6,41% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł),
 - amortyzacja w wysokości [REDACTED] zł, wyższa o 1,68% od planowanej na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższa o 11,68% od wykonanej w 2010 r. ([REDACTED] zł),
 - koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł, wyższe o 6,90% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 0,65% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł),
 - koszty finansowe w wysokości [REDACTED] zł, niższe o 56,85% od planowanych na rjp 2010/2011 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 0,70% od wykonanych w 2010 r. ([REDACTED] zł),
- b. [REDACTED] zł – to koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, niższe o 14,03% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 4,93% od wykonanych w 2010 r., wynoszących [REDACTED] zł, określonych zgodnie z art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- c. [REDACTED] zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych, wyższe o 64,78% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł oraz wyższe o 300,00% od wykonanych w 2010 r. wynoszących [REDACTED] zł, określonych zgodnie z art. 33 ust. 11 ustawy.

W planie kosztów na 2011/2012 zarządca nie uwzględnił kosztów SOK w wysokości [REDACTED] zł, które mogą stać się obciążeniem dla zarządcy w sytuacji nieprzejęcia tej jednostki przez MSWiA.

Zarządca nie przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłat kosztów linii nieczynnych, przekwalifikowanych do takiego statusu w roku poprzedzającym okres rjp 2011/2012, uzasadniając ten fakt niewystępowaniem kosztów linii nieczynnych.

Zgodnie z informacją zawartą w złożonym wniosku, zarządca ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej pomniejszył wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] zł., (wyższą o 16,36% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [REDACTED] zł), w myśl art. 33 ust 5a ustawy i przeznaczył:

- a. [REDACTED] zł na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej; więcej o 17,20%, w porównaniu do planowanych środków na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł,
- b. [REDACTED] zł na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów; mniej o 4,72% w porównaniu do planowanych środków na rjp 2010/2011, wynoszących [REDACTED] zł.

Wysokość dotacji, pochodzącej z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej została określona w piśmie Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury nr TI-6th-0500-10/10 z dnia 10 lutego 2011 r.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną w wysokości [REDAKTOWANO] pociągokilometrów, mniejszą o 0,44% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [REDAKTOWANO] pociągokilometrów a większą o 3,07% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej [REDAKTOWANO] pockm, z podziałem na rodzaje pociągów, określone zgodnie z §7 rozporządzenia, w tym:

- a. dla przewozów w pociągach pasażerskich w wysokości [REDAKTOWANO] pockm - bez zmian w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 oraz wyższą o 1,79% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej [REDAKTOWANO] pockm,
- b. dla przewozów w pociągach towarowych w wysokości [REDAKTOWANO] pockm - niższą o 1,23% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [REDAKTOWANO] pociągokilometrów oraz wyższą o 5,40% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej [REDAKTOWANO] pockm.

Przyjęta do kalkulacji wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika z wykonania pracy eksploatacyjnej w roku 2010 oraz ze zwiększonych planowanych przewozów związanych z EURO 2012.

Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

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

1. Przypisaniu przez zarządcę planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach poszczególnym komórkom tablic cennikowych.
2. Podziale kosztów na grupy: koszty remontów, koszty bezpośrednie z wyłączeniem kosztów prowadzenia ruchu, koszty pośrednie łącznie z kosztami prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty sieci trakcyjnej.
3. Zmniejszeniu planowanych kosztów, w każdej z wyróżnionych powyżej grup, o przewidywane dofinansowanie.
4. Zastosowaniu współczynników różnicujących do wyznaczenia każdej części stawki wynikającej z poszczególnych grup kosztów.
5. Wyznaczeniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych stawek wynikających z przyporządkowania poszczególnym grupom kosztów.
6. Weryfikacji poprawności wyliczenia stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sprawdzenie planowanych przychodów, przy zastosowaniu wyznaczonych stawek i planowanej pracy eksploatacyjnej oraz porównanie ich z planowanymi kosztami udostępniania infrastruktury, pomniejszonymi o przewidywane dofinansowania.

7. Analizie poprawności obliczeń stawek poprzez korygowanie poszczególnych jej części w przypadku stwierdzenia nierównomiernego wzrostu / spadku stawek.

Zasady pobierania opłat

Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy.

Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, będzie pobierać podwyższoną opłatę podstawową, za korzystanie z przepełnionej linii kolejowej, określona w wyniku przeprowadzonej aukcji z udziałem zainteresowanych przewoźników, o której mowa w art. 34 ust. 1a ustawy.

Zarządca określił we wniosku stosowanie ulgi w wysokości do 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 34 ust. 2 pkt. 1 i 2 ustawy, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, z zachowaniem równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników kolejowych. Szczegółowe zasady udzielania ulg uwzględnił zarządca w „Regulaminie przydzielania i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych”.

Zarządca oświadczył, że będzie stosował, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadkach o których mowa w §11 rozporządzenia, dla punktów 1 i 2.

Zarządca oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia nie będzie uwzględniał marży zysku, z wyłączeniem opłat za usługi związane z realizacją przejazdów wg indywidualnego rozkładu jazdy i Katalogu PKP PLK S.A., do których zarządca będzie doliczał 10% marży zysku, o której mowa w §13 rozporządzenia.

Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił 5 kategorii linii kolejowych przyjmując następujące parametry:

- 1) dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich,
- 2) dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km torów

odpowiednio dla:

- | | | |
|--------------------------------------|--------------|-------------|
| a. 1 kategorii linii – 1) 0 – 40, | 2) 0 – 40, | 3) 0 – 6, |
| b. 2 kategorii linii – 1) 40 – 80, | 2) 40 – 60, | 3) 6 – 10, |
| c. 3 kategorii linii – 1) 80 – 100, | 2) 60 – 80, | 3) 10 – 20, |
| d. 4 kategorii linii – 1) 100 – 120, | 2) 80 – 100, | 3) 20 – 40, |
| e. 5 kategorii linii – 1) pow. 120, | 2) pow. 100, | 3) pow. 40. |

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

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

Zarządca, w celu wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej pomniejszył planowane koszty o dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i środków z Funduszu Kolejowego, na podstawie przysługującego prawa określonego w art. 33 ust. 5a ustawy, które przeznaczył na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

- za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej o 17,20% więcej od planowanych środków na rjp 2010/2011,
- za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów o 4,72% mniej od planowanych środków na rjp 2010/2011.

Przyjęte do projektu stawek jednostkowych opłat dotacje pozwoliły zarządcy na obniżenie planowanych kosztów udostępniania infrastruktury z ██████████ zł do kwoty ██████████ zł, stanowiącej bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Z kwoty tej:

- a. ██████████ zł stanowi bazę do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jest to więcej o 0,83% w porównaniu do planowanych środków na rjp 2010/2011, wynoszących ██████████ zł,
- b. ██████████ zł stanowi bazę do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, czyli mniej o 18,00% w porównaniu do planowanych środków na rjp 2010/2011, wynoszących ██████████ zł.

Przewidywana dotacja pomniejsza planowane koszty udostępniania infrastruktury o 33,08%.

Zaplanowana dotacja na pomniejszenie wysokości kosztów udostępniania infrastruktury jest o 16,36% wyższa od środków przewidzianych na aktualnie obowiązujący rozkład jazdy pociągów (z ██████████ zł na ██████████ zł).

Przewidywana dotacja pozwoliła zarządcy na utrzymanie łącznych planowanych kosztów świadczenia usługi podstawowej, przyjętych do kalkulacji stawek, na dotychczasowym poziomie - nieznaczny 0,10% wzrost, z ██████████ zł na ██████████ zł, z czego:

- a. o 0,83% wzrasta planowany koszt usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury (z ██████████ zł na ██████████ zł), oraz
- b. o 18,00% maleje planowany koszt dla usług związanych z obsługą pociągów (z ██████████ zł na ██████████ zł).

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 5 kategorii linii, przy zachowaniu tych samych wielkości średniodobowego natężenia ruchu i takich samych przedziałów dopuszczalnej prędkości technicznej i dla takich samych przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”. Przedziały mas brutto pociągów nie ulegają zmianom od wielu lat, jednak zarządca, zgodnie z oświadczeniem na rozprawie administracyjnej (protokół z dnia 28

marca 2011 r.), planuje w tym roku opracować symulacje nowych mas brutto i rozesłać ankiety do przewoźników kolejowych dotyczące propozycji zmian parametrów różnicujących stawki.

W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A., stwierdzono:

- a. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządca określił dla pociągów pasażerskich i towarowych;
- b. jednostkowy koszt jednego pociągo-kilometra na rjp 2011/2012 będzie wynosił [] zł, który jest wyższy o 1,31% w porównaniu do planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego [] zł;
- c. średni koszt jednostkowy pociągo-kilometra będzie wynosił:
 - dla pociągów pasażerskich [] zł - wyższy o 1,17% w porównaniu do planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego [] zł,
 - dla pociągów towarowych [] zł - wyższy o 1,84% w porównaniu do planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego [] zł;
- d. stawka jednostkowa opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury będzie wynosiła:
 - dla pociągów pasażerskich:
 - minimalna - [] zł/pockm - niższa o 7,2% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [] zł/pockm.
 - maksymalna - [] zł/pockm - niższa o 0,1% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [] zł/pockm;
 - dla pociągów towarowych:
 - minimalna [] zł/pockm - niższa o 7,2% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [] zł/pockm,
 - maksymalna [] zł/pockm - niższa o 0,4% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [] zł/pockm.

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

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

- a. korzystanie ze stacji postojowej Gdynia Postojowa – o 13,97%, z [] zł/wagon do [] zł/wagon. Wzrost stawki jednostkowej za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa spowodowany jest spadkiem ilości świadczonych usług, z [] wagonów do [] wagonów, przy spadku planowanych kosztów z [] zł na [] zł; z większości usług zrezygnował przewoźnik Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- b. dostęp i korzystanie z peronów – o 18,10%, z [] zł/min postoju do [] zł/ min postoju. Wzrost stawki jednostkowej za dostęp i korzystanie z peronów wynika ze wzrostu planowanych

kosztów z [] zł na [] zł, spowodowanych niezaplanowanym wzrostem kosztów amortyzacji, wynikających z wcześniejszego oddania inwestycji;

- c. dostęp do stacji rozrządowych - wzrost planowanej stawki wyniesie 2,77%, z [] na [] zł/rozrządzony wagon, przy spadku planowanych ilości usług o 26,19%, z [] wagonów na [] wagony oraz spadku planowanych kosztów o 24,11%, z [] zł na [] zł.
- d. korzystanie z torów do czynności ładunkowych - wzrost planowanej stawki wyniesie 3,80%, z [] na [] zł/godz postoju, przy wzroście planowanych ilości usług o 297,07%, z [] na [] godz oraz wzroście planowanych kosztów o 312,25%, z [] zł na [] zł;

W pozostałych przypadkach stwierdzono planowane obniżenie stawek. Dla usług związanych z dostępem i korzystaniem z torów i urządzeń do formowania składów pociągów - planowany spadek o 26,77%, z [] na [] zł/pociąg, przy spadku planowanych ilości usług o 10,72%, z [] na [] pociągów oraz spadku planowanych kosztów o 35,90%, z [] zł na [] zł. Dla usług związanych z dostępem do urządzeń zaopatrzenia w paliwo - planowany spadek o 59,70%, z [] na [] zł/km przejazdu pociągu, przy wzroście planowanych ilości usług o 12,63%, z [] na [] km przejazdów pociągów, oraz spadku planowanych kosztów o 55,27%, z [] zł na [] zł.

Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących stwierdzono, że zarządca zaplanował spadek stawki za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza Roczny Rozkład Jazdy o 61,22%, przy wzroście o 337,19% planowanej ilości usług, z [] do [] pociągokilometrów oraz wzroście planowanych kosztów o 68,38%, z [] zł do [] zł. Za usługę związaną z dostarczeniem uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, zarządca zaplanował obniżenie stawki o 15,73%, z [] zł/godz do [] zł/godz. Za udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych wzrost stawek wyniesie od 4,36% do 6,99% i wiąże się z wyższym kosztem jednej osobogodziny zatrudnionego pracownika w stosunku do kosztu przyjętego do kalkulacji analogicznych stawek dla obowiązującego „cennika”. Dla pozostałych usług zarządca skalkulował stawki jednostkowe na dotychczasowym poziomie, tj. dla usługi udostępniania regulaminu oraz wykazu stacji kolejowych punktów handlowych w wysokości [] zł oraz za udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów w wysokości [] zł/stronę.

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*, zażądano od zarządców dołączania do wniosków o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat materiałów potwierdzających poniesione koszty i wykonanie pracy eksploatacyjnej za ostatni zamknięty rok.

Z dokumentów, które zarządca dołączył do wniosku wynika, że:

- a. wykonanie kosztów za 2010 r. dla usług:

- związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, wyniosło [REDACTED] zł – o 1,54% więcej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] zł),
 - związanych z obsługą pociągów wyniosło [REDACTED] zł – o 33,35% mniej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] zł),
 - dodatkowych wyniosło [REDACTED] zł – o 81,43% mniej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] zł);
- b. wykonanie pracy eksploatacyjnej wyniosło [REDACTED] pockm - o 2,58% więcej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] pockm), w tym:
- dla pociągów pasażerskich – [REDACTED] pockm, o 2,31% więcej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] pockm),
 - dla pociągów towarowych – [REDACTED] pockm, o 3,09% więcej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] pockm).

Porównując poniesione łączne koszty związane z udostępnieniem infrastruktury i wykonaną pracą eksploatacyjną w 2010 roku, w stosunku do wykonania w roku 2009, stwierdzono spadek poniesionych kosztów o 0,88%, z [REDACTED] zł na [REDACTED] zł oraz wzrost wykonanej pracy eksploatacyjnej o 2,58%, [REDACTED] zł na [REDACTED] zł.

Porównując planowane koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową i pracą eksploatacyjną na rjp 2008/2009 do wykonania w 2009 r. stwierdzono realizację wykonania kosztów w wysokości 104,65% - wzrost z [REDACTED] zł na [REDACTED] zł, a pracy eksploatacyjnej w wysokości 97,22% - spadek z [REDACTED] pockm na [REDACTED] pockm.

Porównując planowane koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową i pracą eksploatacyjną na rjp 2009/2010 do wykonania w 2010 r. stwierdzono realizację wykonania kosztów w wysokości 102,36% - wzrost z [REDACTED] zł na [REDACTED] zł i pracy eksploatacyjnej w wysokości 96,93% - spadek z [REDACTED] pockm na [REDACTED] pockm.

Zarządca zaplanował na rjp 2011/2012, w stosunku do wykonania w 2010 r., całkowite koszty związane z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej większe o 5,97% (plan na 2012 r. [REDACTED] zł do wykonania w 2010 r. [REDACTED] zł) oraz pracą eksploatacyjną wyższą o 3,03% (plan na 2012 r. [REDACTED] pockm do wykonania w 2010 r. [REDACTED] pockm).

PODSUMOWANIE

Wniosek zarządcy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej został zweryfikowany pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy. Sprawdzono 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 kosztów źródłowych.

Wzrost planowanych przez zarządcę kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej jest konsekwencją:

- a. systemowej podwyżki płac z kwietnia 2010 r. dla pracowników zatrudnionych na zasadach wynikających z tabeli wynagrodzeń oraz z grudnia 2010 r. dla pracowników funkcyjnych,

- b. planowanego na dzień 10 kwietnia 2011 r. przejścia przez PKP PLK S.A. od TK TELEKOM sp. z o.o. kanałów radiołączności,
- c. wzrostu kosztów amortyzacji związanych z oddaniem inwestycji do użytkowania,
- d. średniorocznego wzrostu kosztów energii na poziomie 105%, t.j. o wzrost cen energii na 2011 r. sprzedawanej przez spółki obrotu, zatwierdzony przez URE,
- e. wzrostu wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych na poziomie 102,5%, na podstawie art. 18 projektu ustawy budżetowej na 2011 r.,
- f. planowanego na 2012 rok wskaźnika inflacji w wysokości 2,8%, zgodnie z raportem „o inflacji” NBP.

Zgodnie z pisemnym wyjaśnieniem złożonym przez Pełnomocnika PKP PLK S.A. podczas przeglądania akt postępowania w dniu 29 kwietnia 2011 r., koszty utrzymania linii obronnych (nie wyłącznie obronnych), które stanowią infrastrukturę zarządzaną przez PKP PLK S.A., są ujęte w kosztach stanowiących bazę do wyliczania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury, w wysokości nie pokrytej przez budżet państwa. Zarządca udostępniając linie kolejowe, w tym również linie o znaczeniu obronnym, pobiera od przewoźników kolejowych stosowne opłaty z tytułu jej udostępniania. Jest to zgodne z zasadami prowadzenia rachunkowości finansowej oraz rachunkiem kosztów. Udostępniając przewoźnikom kolejowym linie, również te o znaczeniu obronnym, zarządca jest zobowiązany przeprowadzić kalkulację kosztów, która znajduje odzwierciedlenie w wysokości pobieranych opłat. Z powyższego wynika, że zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłat koszty linii o znaczeniu obronnym, które faktycznie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami.

Wysokość przyjętej marży zysku doliczanej do opłat za przejazdy wg indywidualnego rozkładu jazdy i Katalogu PKP PLK S.A., zarządca uzasadnił na rozprawie administracyjnej (protokół z dnia 28 marca i 1 kwietnia 2011 r.), obserwacją zjawiska odchodzenia od przejazdów w ramach rocznego rozkładu jazdy. Zamawianie tras pociągów przez przewoźników kolejowych w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, powoduje utrudnienia zarządcy w prowadzeniu prac planistycznych oraz negatywnie wpływa na jakość rozkładu jazdy. Zarządca zaplanował tylko dla tej jednej usługi najwyższą wielkość marży określonej w §13 rozporządzenia.

Oprócz powyższego przypadku stosowania przez zarządcę 10% marży zysku, w przedłożonym wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat przedstawiono nieskalkulowaną usługę dodatkową opisaną jako: „*Inne, wyraźnie sprecyzowane w umowie lub w zleceniu*”, gdzie w sposób opisowy przewidziano kalkulację stawki w oparciu o koszty bezpośrednio powiększone o narzut kosztów ogólnozakładowych i zarządu z 5% marżą zysku. W trakcie rozprawy administracyjnej zarządca wniósł o wykreślenie z wniosku całości zapisu dotyczącego *usług wyraźnie sprecyzowanych w umowie lub zleceniu* i nie procesowaniu w zakresie tego zapisu.

Zarządca określił kategorie linii kolejowych i przedziały mas brutto pociągów w dotychczasowy sposób. Zarządca zestawił stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp w tablicach dla kategorii linii zelektryfikowanych i bez trakcji elektrycznej, przy zastosowaniu takich samych parametrów. Zarządca jednak nie posiada nieelektryfikowanych linii kwalifikujących się do „5” kategorii.

W trakcie rozprawy administracyjnej zarządca oświadczył, że przedstawienie stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp dla „5” kategorii linii niezelektryfikowanych nie ma wpływu na wielkość przewidywanego przychodu z opłat. W związku z tym rozważy usunięcie tej kolumny z tablicy. Jednak w piśmie w toku postępowania z dnia 31 marca 2011 r. pełnomocnik PKP PLK S.A. podtrzymał konieczność pozostawienia stawek jednostkowych w dotychczasowym układzie. Zarządca określił wysokość stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury, której nie jest w posiadaniu, bez uwzględnienia kosztów jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźników przewozów pociągami – co jest sprzeczne z art. 33 ust. 2 ustawy.

Planowana dotacja na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 pozwala utrzymać zarządcę dotychczasowy poziom kosztów związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej. Przyznana zarządcy z budżetu państwa dotacja na obniżenie kosztów jest dzielona przez zarządcę na usługi związane z minimalnym dostępem do infrastruktury i dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w zależności od wielkości kosztów przyjętych na świadczenie tych usług. W związku ze zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi związane z dostępem do urządzeń i kosztów ich świadczenia, dotacja z budżetu państwa na usługi związane z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, uległa zwiększeniu.

Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, przyporządkowane poszczególnym kategoriom linii kolejowych, określonym na takich samych zasadach, jak dla obecnego rozkładu jazdy pociągów i takim samym, jak dotychczas masom brutto pociągów, mają tendencję spadkową. W związku z dokonywanymi inwestycjami w infrastrukturze kolejowej PKP PLK S.A., zmierzającymi do podniesienia standardu linii kolejowych, następuje przekwalifikowanie linii do kategorii o wyższych parametrach. Nie można jednak negować tak ważnych działań, jakimi są inwestycje kolejowe, ponieważ przyczyniają się do rozwoju rynku kolejowego.

Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w tym korzystanie ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa o 13,97%, dostęp i korzystanie z peronów o 18,10%, dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych o 2,77% oraz korzystanie z torów do czynności ładunkowych o 3,80%, wiąże się z planowanym na 2012 rok wskaźnikiem inflacji w wysokości 2,8%, zgodnie z raportem „o inflacji” NBP, z średniorocznym wzrostem kosztów energii na poziomie 105%, zatwierdzonym przez URE, czy też wzrostem wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych na poziomie 102,5%, w myśl art. 18 projektu ustawy budżetowej na 2011 r.

Powodem wzrostu stawki jednostkowej za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa jest spadek ilości świadczonych usług, natomiast wzrost stawki jednostkowej za dostęp i korzystanie z peronów wynika ze zwiększenia planowanych kosztów, w związku z przedterminowym oddaniem inwestycji powodującym konieczność uznania dodatkowych kosztów amortyzacji, służących polepszeniu wizerunku zewnętrznego peronów i komfortu podróżujących koleją. Ponadto wzmożona intensyfikacja podjętych i zakończonych działań inwestycyjnych w perony dodatkowo związana jest z igrzyskami EURO 2012, a w szczególności próbą zainteresowania podróżujących koleją jako dostępnym i przyjaznym środkiem komunikacji.

Wzrost stawek za ww. usługi, przy spadku w pozostałych ośmiu przypadkach od ok. 26,78% dla usług związanych z dostępem i korzystaniem z torów i urządzeń do formowania składów pociągów

do ok. 59,70% dla usług związanych z dostępem do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, stanowi niewielki ułamek we wszystkich świadczonych usługach i nie przekłada się w znacznym stopniu na rynek kolejowy przewoźników. Z przeprowadzonej analizy proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynika, że zmiany stawek są wynikiem spadku kosztów dotyczących świadczenia tych usług, spowodowanych zmniejszeniem zapotrzebowania na nie. Wynikiem mniejszego zapotrzebowania na te usługi jest zmniejszenie planowanych kosztów ich świadczenia.

Zarządca określił stawki opłat dodatkowych na podstawie indywidualnej kalkulacji, w myśl §12 rozporządzenia. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla czterech usług – związanych z udzielaniem pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych w tym, opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną: bez przekroczonej skrajni, z przekrozoną skrajnią nie powodującą wstrzymania ruchu, z przekrozoną skrajnią powodującą wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze oraz czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru pociągu z przesyłką nadzwyczajną – wzrastają, co jest spowodowane systemową podwyżką płac z kwietnia 2010 r. dla pracowników zatrudnionych na zasadach wynikających z tabeli wynagrodzeń oraz z grudnia 2010 r. dla pracowników funkcyjnych. Pozostałe stawki jednostkowe opłat dodatkowych maleją.

Wnioski końcowe

- dotyczące części zatwierdzającej stawki jednostkowe opłat wymienionych w sentencji niniejszej decyzji

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

- koszty bezpośrednie, w tym koszty:
 - utrzymania,
 - prowadzenia ruchu kolejowego,
 - amortyzację,
- koszty pośrednie działalności;
- koszty finansowe;
- pracę eksploatacyjną.

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłat zarządca zaplanował koszty do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyższe o 5,71% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, niższe o 14,03% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 oraz koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych, wyższe o 64,78% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, pomniejszone o dotacją z budżetu państwa wyższą o 16,36% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011 przy zaplanowanej pracy eksploatacyjnej mniejszej o 0,44% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011. Zarządca określił na podstawie §7 rozporządzenia, stawki dla pociągów pasażerskich i towarowych. Stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, przyporządkowane poszczególnym kategoriom linii kolejowych, określonych na takich samych zasadach, jak dla obecnego rozkładu jazdy pociągów i takim samym, jak dotychczas masom brutto pociągów, mają tendencję spadkową.

Zarządca określił na podstawie indywidualnej kalkulacji dla dwunastu usług stawki jednostkowe opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Wzrost stawek dla czterech usług wiąże się z planowanym na 2012 rok wskaźnikiem inflacji w wysokości 2,8%, średniorocznym wzrostem kosztów energii na poziomie 105% oraz wzrostem wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych na poziomie 102,5%. Wzrost tych stawek spowodowany jest spadkiem ilości świadczonych usług, a także wynika ze wzrostu planowanych kosztów w związku z niezaplanowanym wzrostem kosztów amortyzacji, wynikających z wcześniejszego oddania inwestycji. Wzrost stawek dla czterech usług, przy spadku w pozostałych ośmiu przypadkach, stanowi niewielki ułamek we wszystkich świadczonych usługach i nie przekłada się w znacznym stopniu na rynek kolejowy przewoźników. Wzrost stawek nie przekłada się na nierówne traktowanie przez zarządcę przewoźników kolejowych, ponieważ z usług tych korzystają zarówno przewoźnicy osób jak i rzeczy.

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych zostały określone przez zarządcę według indywidualnej kalkulacji, dla dziesięciu usług. Niewielki wzrost stawek dla czterech usług, przy spadku dla pozostałych usług, spowodowany jest wzrostem zapotrzebowania na usługi, co wiąże się ze wzrostem kosztów, a co z kolei jest konsekwencją przede wszystkim systemowej podwyżki płac. Wzrost tych stawek nie powoduje nieuzasadnionego wzrostu dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o czym mowa w §16 ust. 4 rozporządzenia. Przewidywane wpływy z opłat za świadczone usługi dodatkowe, stanowią ok. 1% planowanych kosztów ogółem.

- dotyczące części odmawiającej zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat wymienionych w sentencji niniejszej decyzji

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla niezelektryfikowanych linii kwalifikujących się do „5” kategorii, których nie posiada. Przedłożenie do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawek jednostkowych opłat dla linii o parametrach, które nie występują na sieci PKP PLK S.A., jest sprzeczne z art. 33 ust. 2 ustawy, który stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej, ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przewozów przez przewoźników kolejowych. Z powyższego zapisu wynika, że zarządca nie ma podstaw, aby określać opłaty (i kalkulować stawki) dla infrastruktury, której nie udostępnia.

Zalecenia

Na działania zarządcy polegające na stosowaniu objazdów wynikających z zamknięć torowych na skutek remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej, stosowane są kary umowne za niedotrzymanie warunków przejazdów. Ponadto zarządca infrastruktury powinien pobierać zmniejszone opłaty o dodatkowe rzeczywiste koszty ponoszone przez przewoźników kolejowych, wynikające z nienależytej realizacji rozkładu jazdy przez zarządcę infrastruktury, takie jak wydłużony czas pracy drużyn trakcyjnych, zużycie energii, opóźnienie przesyłki, a nie tylko stanowić symboliczną rekompensatę za utracone korzyści.

Ustalając kategorie linii, zarządca musi pamiętać, aby niedotrzymanie warunków określonych dla danej kategorii linii, wiązało się ze stosowaniem niższej stawki dla przejazdów za korzystanie z tej infrastruktury. Konsekwencją takiego stanu rzeczy nie może być pobieranie od przewoźnika wyższej opłaty, wynikającej z niedotrzymania przez zarządcę parametrów ustalonych dla danej

kategorii linii. Stosowane dotychczas przez zarządcę w niezmiennym układzie kategorie linii kolejowych i przedziały mas brutto pociągów, nie uwzględniają sygnałów i propozycji przewoźników kolejowych. PKP PLK S.A. jako główny i największy zarządca powinien brać pod uwagę wszystkie informacje płynące z rynku przewoźników kolejowych i mieć na uwadze dobro i potrzeby rynku.

Zasadne jest podjęcie przez zarządcę infrastruktury działań mających na celu opracowanie nowej kategoryzacji linii kolejowych oraz nowych przedziałów mas brutto pociągów, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników rynku transportu kolejowego. A do tego czasu zarządca infrastruktury powinien rozważyć możliwość stosowania rekompensat wobec przewoźników kolejowych, w przypadku niedotrzymania warunków umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Otrzymana z budżetu państwa dotacja została przez zarządcę podzielona proporcjonalnie do kosztów usług, które mogą być dofinansowane, czyli na minimalny dostęp do infrastruktury i na dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Z przedłożonych we wniosku informacji wynika, że zarządca przyjął jednakowy klucz podziału dotacji z budżetu państwa na obniżenie kosztów wszystkich usług, który wynika z proporcji udziału dotacji w kosztach udostępniania infrastruktury kolejowej. Uznaje się za zasadne, aby w przyszłości zarządca infrastruktury kierował dofinansowanie z budżetu państwa przede wszystkim na usługi, dla których wzrastają stawki jednostkowe opłat, tak aby go zminimalizować.

Zasadne jest, aby zarządca rozważył odstąpienie od doliczania marży zysku do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, za przejazdy zrealizowane według indywidualnego rozkładu jazdy pociągu i katalogu PLK. Taki sposób doliczania marży może zostać odebrany przez uczestników rynku, jako rodzaj sankcji nałożonej przez zarządcę na przewoźników korzystających z tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy. PKP PLK S.A., jako uczestnik rynku kolejowego, zarządzający około 95% infrastruktury kolejowej w kraju powinien dopasować swoje działania do potrzeb pozostałych uczestników rynku, bez udziału których nie byłby w stanie prowadzić swojej działalności statutowej.

Dążąc do optymalizacji rozliczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, pełnej przejrzystości oraz właściwego uzasadnienia stawek zasadne jest, by zarządca dokonał systemowej analizy i rekonstrukcji kalkulacji stawek w kolejnych latach pod nadzorem Prezesa UTK.

W toku postępowania powiadomiono strony o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy wszczętej z przedmiotowego wniosku wraz z podaniem terminu i powodu opóźnienia oraz powiadomiono stronę o przysługującym prawie do czynnego udziału w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. PKP PLK S.A. jako Strona postępowania oraz organizacja społeczna „Fundacja Pasażerów Synergia”, działająca na prawach strony, skorzystały z przysługującego im prawa.

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 Polskie Linie Kolejowe S.A. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

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

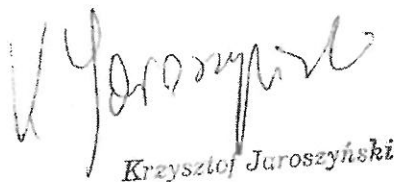
b. dla odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

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

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 14 ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).



Krzysztof Jaroszyński

Otrzymuje:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Pani Mariola Pyciarz
Pełnomocnik
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Pani Hanna Izdebska
Pełnomocnik
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Pan Filip Dopierała
Pełnomocnik
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Pan Adam Ruciński
Pełnomocnik
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Pani Małgorzata Kuczevska-Łaska
Pełnomocnik
„Fundacja Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa



Pani Elżbieta Grudzień
Pełnomocnik
„Fundacja Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

Pan Daniel Wiśniewski
Pełnomocnik
„Fundacja Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

Pan Igor Grzejdział
Pełnomocnik
„Fundacja Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

Pan Piotr Duda
Pełnomocnik
„Fundacja Pasażerów Synergia”
ul. Dąbrowskiego 116 lok. 11
02-598 Warszawa

Pan Stanisław Biega
Pełnomocnik Forum Transportu Szynowego
adres do korespondencji:
ul. Krakowskie Przedmieście 62
00-322 Warszawa

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez
przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
na rozkład jazdy pociągów 2011/2012**

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

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

Pociągi pasażerskie

| Masa całkowita brutto M [t] | Kategoria linii kolejowej | | | |
|-------------------------------|---------------------------|------|------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| $M \leq 60$ | 1,80 | 1,96 | 2,57 | 3,35 |
| $60 < M \leq 150$ | 2,66 | 2,83 | 3,48 | 4,33 |
| $150 < M \leq 300$ | 2,98 | 3,35 | 4,25 | 5,24 |
| $300 < M \leq 450$ | 3,35 | 3,78 | 4,82 | 5,96 |
| $450 < M \leq 600$ | 4,14 | 4,67 | 5,92 | 7,31 |
| $M > 600$ | 6,17 | 7,22 | 9,68 | 12,36 |

Pociągi towarowe

| Masa całkowita brutto M [t] | Kategoria linii kolejowej | | | |
|-------------------------------|---------------------------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| $M \leq 60$ | 1,80 | 1,96 | 2,57 | 3,35 |
| $60 < M \leq 150$ | 2,66 | 2,83 | 3,48 | 4,33 |
| $150 < M \leq 300$ | 2,98 | 3,35 | 4,25 | 5,24 |
| $300 < M \leq 450$ | 3,35 | 3,78 | 4,82 | 5,96 |
| $450 < M \leq 600$ | 4,14 | 4,67 | 5,92 | 7,31 |
| $600 < M \leq 1100$ | 6,17 | 7,22 | 9,68 | 12,36 |
| $1100 < M \leq 1500$ | 10,48 | 14,00 | 15,59 | 17,71 |
| $1500 < M \leq 2100$ | 13,48 | 18,07 | 20,15 | 23,17 |
| $2100 < M \leq 3000$ | 15,99 | 19,73 | 24,37 | 28,28 |
| $M > 3000$ | 19,92 | 25,67 | 29,94 | 34,63 |

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

Pociągi pasażerskie

| Masa całkowita brutto M [t] | Kategoria linii kolejowej | | | | |
|-------------------------------|---------------------------|------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| $M \leq 60$ | 2,95 | 3,10 | 3,71 | 4,50 | 7,31 |
| $60 < M \leq 150$ | 3,81 | 3,97 | 4,63 | 5,48 | 8,52 |
| $150 < M \leq 300$ | 4,13 | 4,50 | 5,40 | 6,39 | 10,83 |
| $300 < M \leq 450$ | 4,50 | 4,93 | 5,97 | 7,11 | 12,19 |
| $450 < M \leq 600$ | 5,29 | 5,82 | 7,07 | 8,46 | 14,65 |
| $M > 600$ | 7,32 | 8,37 | 10,82 | 13,51 | 19,17 |

Pociągi towarowe

| Masa całkowita brutto M [t] | Kategoria linii kolejowej | | | | |
|-------------------------------|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| $M \leq 60$ | 2,95 | 3,10 | 3,71 | 4,50 | 7,31 |
| $60 < M \leq 150$ | 3,81 | 3,97 | 4,63 | 5,48 | 8,52 |
| $150 < M \leq 300$ | 4,13 | 4,50 | 5,40 | 6,39 | 10,83 |
| $300 < M \leq 450$ | 4,50 | 4,93 | 5,97 | 7,11 | 12,19 |
| $450 < M \leq 600$ | 5,29 | 5,82 | 7,07 | 8,46 | 14,65 |
| $600 < M \leq 1100$ | 7,32 | 8,37 | 10,82 | 13,51 | 19,17 |
| $1100 < M \leq 1500$ | 11,63 | 15,15 | 16,74 | 18,86 | 24,61 |
| $1500 < M \leq 2100$ | 14,63 | 19,22 | 21,30 | 24,32 | 30,74 |
| $2100 < M \leq 3000$ | 17,14 | 20,88 | 25,52 | 29,43 | 34,28 |
| $M > 3000$ | 21,06 | 26,82 | 31,09 | 35,78 | 40,38 |

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

| Lp. | Nazwa usługi | Miernik | Stawka jednostkowa [zł] |
|-----|--|----------------|-------------------------|
| 1 | Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo dla: | | |
| | a) pojazdów kolejowych luzem | a) km | 0,81 |
| | b) autobusów szynowych | b) km | 0,81 |
| 2 | Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym: | | |
| | 1) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa | 1) wagon | 1) 5,22 |
| | 2) dostęp i korzystanie z peronów | 2) min postoju | 2) 1,24 |
| | 3) dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym: | | |
| | a) lokomotywy luzem i autobusy szynowe | a) km | a) 0,81 |
| | b) pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe | b) km | b) 2,41 |
| 3 | Dostęp do terminali towarowych dla: | | |
| | a) pojazdów kolejowych luzem | a) km | a) 0,81 |
| | b) pociągów lub składów manewrowych | b) km | b) 5,46 |
| 4 | Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych | wagon | 7,79 |
| 5 | Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów | poc | 50,16 |
| 6 | Korzystanie z torów postojowych | godz/tor | 1,00 |
| 7 | Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych | godz/tor | 9,57 |

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

| Lp. | Nazwa usługi | Miernik | Stawka jednostkowa [zł] |
|-----|--|---|---|
| 1 | Śledzenie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) | pockm | 0,18 |
| 2 | <p>Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:</p> <p>1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:</p> <p>a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)</p> <p>b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)</p> <p>c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze</p> <p>2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków</p> | <p>opracowanie</p> <p>opracowanie</p> <p>opracowanie</p> <p>godz.</p> | <p>a) 118,00</p> <p>b) 470,00</p> <p>c) 1 148,00</p> <p>23,74</p> |
| 3 | Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 5 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu 2011/2012 | godz. | 41,64 |
| 4 | Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy | pockm | 0,57 |
| 5 | Wydanie przewoźnikowi na indywidualne zamówienie wykresów ruchu jego pociągów | godz. | 44,13 |
| 6 | Udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku) | wydruk | 77,87 |
| 7 | Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. | strona | 5,00 |

