



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jaroszyński

D E C Y Z J A Nr TRM-9110-04/11

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 „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. z siedzibą w Kotłarni na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem nr 344 DK/KN/03/11 z dnia 11 marca 2011 r. zarządca infrastruktury kolejowej „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. 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.

W dniu 15 kwietnia 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem nr TRM4-9110-13/BG/11 o niezafatwieniu sprawy w terminie. Termin załatwienia przedmiotowej sprawy określony został na dzień 10 maja 2011 r.

Pismem nr TRM4-9110-13.1/BG/11 z dnia 10 maja 2011 r. poinformowano stronę postępowania o możliwości przeglądania akt. Strona 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. 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 informacji źródłowych.

Podczas weryfikacji wniosku 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, 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 2, 4, 7 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II ust. 1 pkt 3 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy.

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

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

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

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 trzech 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 jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów przedziały mas brutto pociągów i trzy kategorie linii kolejowej

Zarządca, w myśl §12 rozporządzenia, określił na podstawie indywidualnej kalkulacji, stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 4, 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie z terminali towarowych, torów i urządzeń do formowania składów pociągów i z torów postojowych oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 3 i 4b i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy obejmujące świadczone usługi polegające na udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, usługi świadczone w celu obsługi urządzeń i dostarczanie uzupełniających informacji.

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,
- zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami.

Zarządca nie przewiduje 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

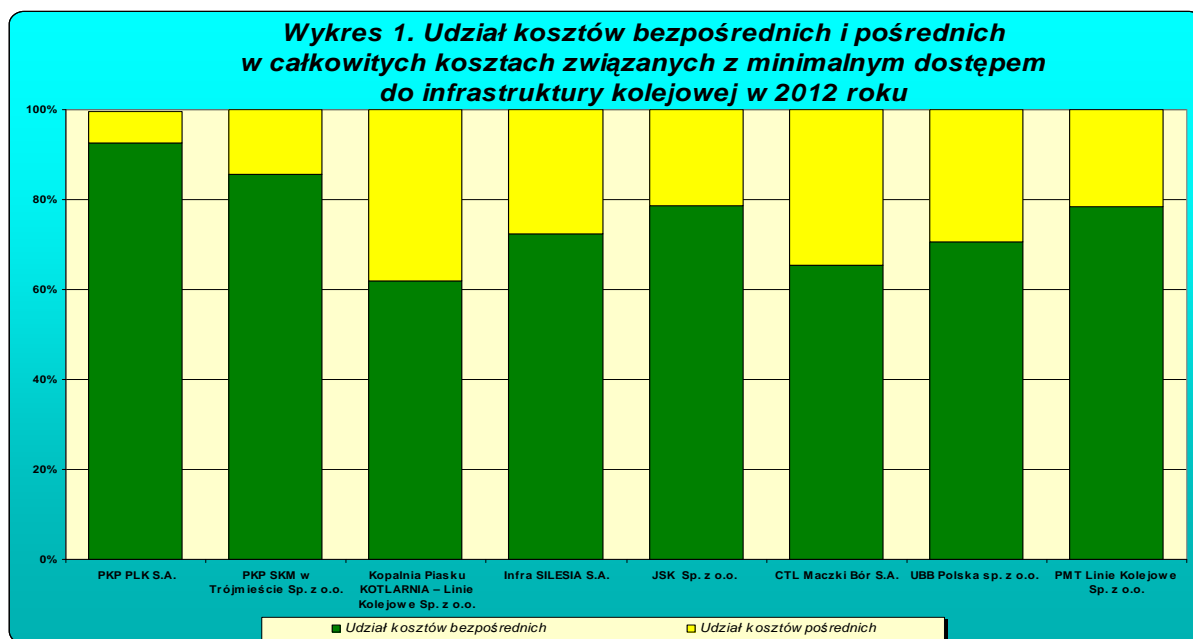
Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty w wysokości ██████████ zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej. Są one wyższe o 1,17% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 i wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o 4,73% w stosunku do wykonania w 2010 r. wynoszącego ██████████ zł.

W kwocie tej:

- a. ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, niższe o 0,10% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o 4,85% od wykonanych w 2010 r., wynoszących ██████████ zł, określone na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, w tym:
 - koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł, niższe o 0,36% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł),
 - utrzymania w wysokości ██████████ zł, wyższe o 7,69% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł);
 - koszty prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł, niższe o 3,16% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł);
 - amortyzacja w wysokości ██████████ zł, niższa o 5,44% od planowanej na rjp 2010/2011 (██████████ zł);
 - koszty pośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 0,33% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł),

- b. ██████████ zł – to koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (określony na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy) są niższe o 15,52% od wykonanych w 2010 r., wynoszących ██████████ zł,
- c. ██████████ zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych. W 2010 r. zarządca nie świadczył usług dodatkowych i pomocniczych.

Udział kosztów bezpośrednich i pośrednich w całkowitych kosztach przyjętych przez zarządców do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury przedstawia poniższy **Wykres 1**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

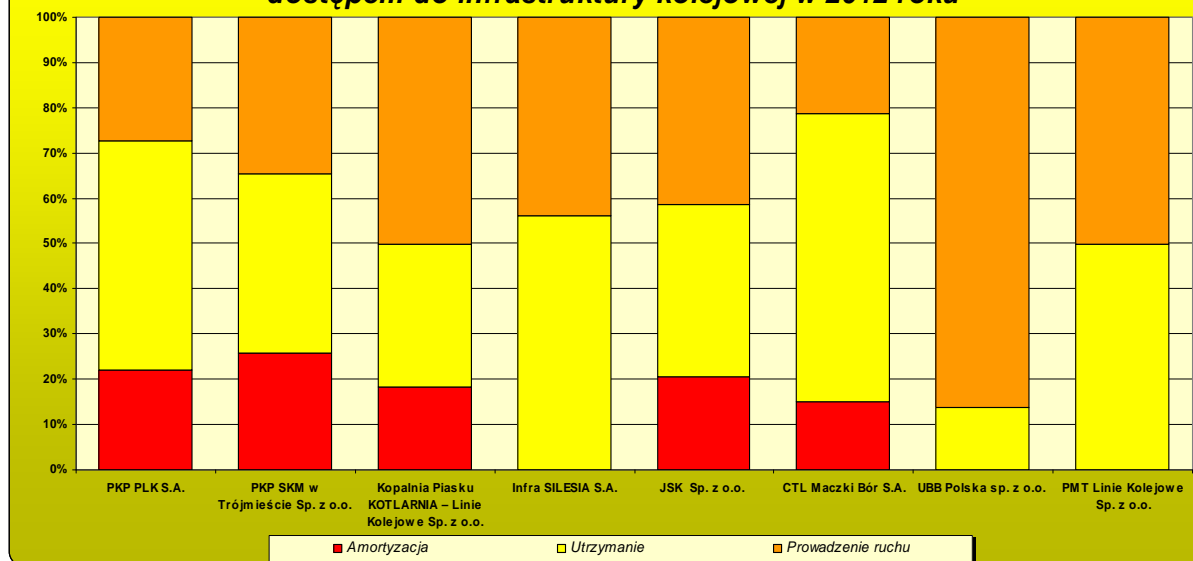
Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe” Sp. z o.o. 61,88% i jest najniższym udziałem wśród wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę kolejową. Pasażuje się na podobnym poziomie jak dla zarządcy CTL Maczki – Bór S.A. (65,44%).

Najwyższy udział kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach przyjętych do kalkulacji stawek ma PKP Polskie Linie Kolejowe S.A – 92,68%.

Udział kosztów pośrednich planowany przez zarządcę w wysokości 38,12% jest najwyższy 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 **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

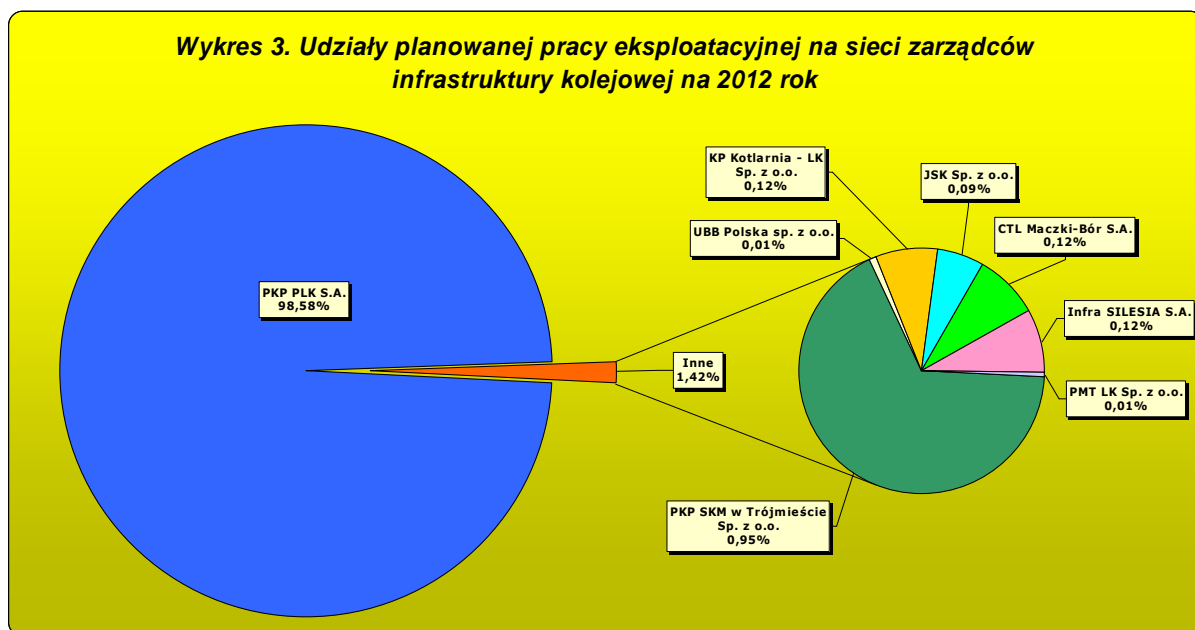
Dla zarządcy „Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe” Sp. z o.o. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich będzie jednym z niższych wśród wszystkich zarządców i wyniesie 31,52%, a udział kosztów amortyzacji wyniesie 18,30% i będzie na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców, od 15,02% dla CTL Maczki – Bór S.A. do 25,89% dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich przy średnim udziale kosztów amortyzacji wynika, według oświadczenia zarządcy, z posiadania infrastruktury kolejowej wymagającej jedynie bieżących napraw i utrzymania. Planowane koszty prowadzenia ruchu stanowią 50,18% kosztów bezpośrednich i będzie to przeciętny udział wśród wszystkich zarządców (od 21,27% dla CTL Maczki – Bór S.A. do 86,13% dla UBB Polska sp. z o.o.).

Według oświadczenia zarządcy, przyjęta do kalkulacji wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. ze sprzedanych w roku 2010 tras, jak również z zapotrzebowań przewoźników na przewozy na 2012 rok.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla pociągów towarowych w wysokości [redacted] pociągokilometrów, mniejszą o 7,14% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [redacted] pociągokilometrów, a większą o 4,74% od wykonanej w 2010 r., wynoszącej [redacted] pockm z podziałem na kategorie linii kolejowych.

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

Wykres 3. Udziały planowanej pracy eksploatacyjnej na sieci zarządców infrastruktury kolejowej na 2012 rok



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 Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A. i Infra SILESIA S.A.).

Udział zarządcy „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., w planowanej do udostępnienia długości i ilości tras pociągów (pociągakilometry) przez wszystkich zarządców w Polsce w 2012 roku, wyniesie 0,12%, co pozwala umieścić zarządcę, łącznie z Infra SILESIA S.A. i CTL Maczki – Bór S.A., na trzecim miejscu wśród wszystkich zarządców infrastruktury.

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. określeniu przez zarządcę, dla każdej kategorii linii, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztu bezpośredniego oraz planowanej, dla każdej kategorii linii kolejowej, pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągakilometrach;
2. przyjęciu współczynników, różnicujących stawki jednostkowe dla przedziałów mas brutto pociągów, do wyznaczenia części stawki wynikającej z kosztów pośrednich;
3. określeniu przez zarządcę, dla każdej kategorii linii kolejowej, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich;
4. wyznaczaniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki określonej w oparciu o koszty bezpośrednie i części stawki wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie.

Zasady pobierania opłat

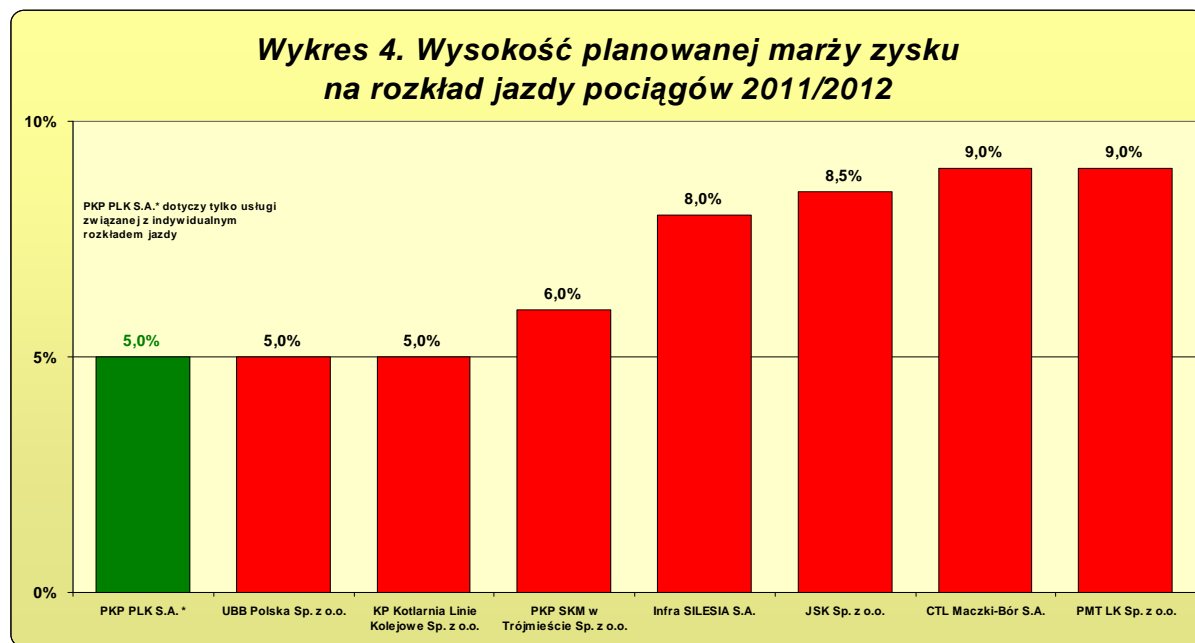
Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków na: powiększenie niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji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

Zarządca oświadczył, że będzie stosował tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadku pociągów dla których istnieje: potwierdzona konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu lub których obowiązek śledzenia wyniku z odrębnych przepisów, o których mowa w §11 rozporządzenia, dla punktów 1 i 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%.

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Zarządca „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 5%. Planowana marża zysku 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 (akcjonariuszy) i przeznaczona będzie na pokrycie nieprzewidzianych kosztów koniecznych do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.

Kategoryzacja linii kolejowych na rjp 2011/2012

Zarządca określił 3 kategorie linii kolejowych przyjmując następujące parametry:

- a) dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych (km/godz.),
 - b) średniodobowe natężenie ruchu pociągów,
- przyjmując wielkości powyższych parametrów odpowiednio dla:
- I kategorii linii – a) 40, b) 32,
 - II kategorii linii - a) 30, b) 30,
 - III kategorii linii – a) 25, b) 25.

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

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 musiałyby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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 3 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 kilku lat.

W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. stwierdzono:

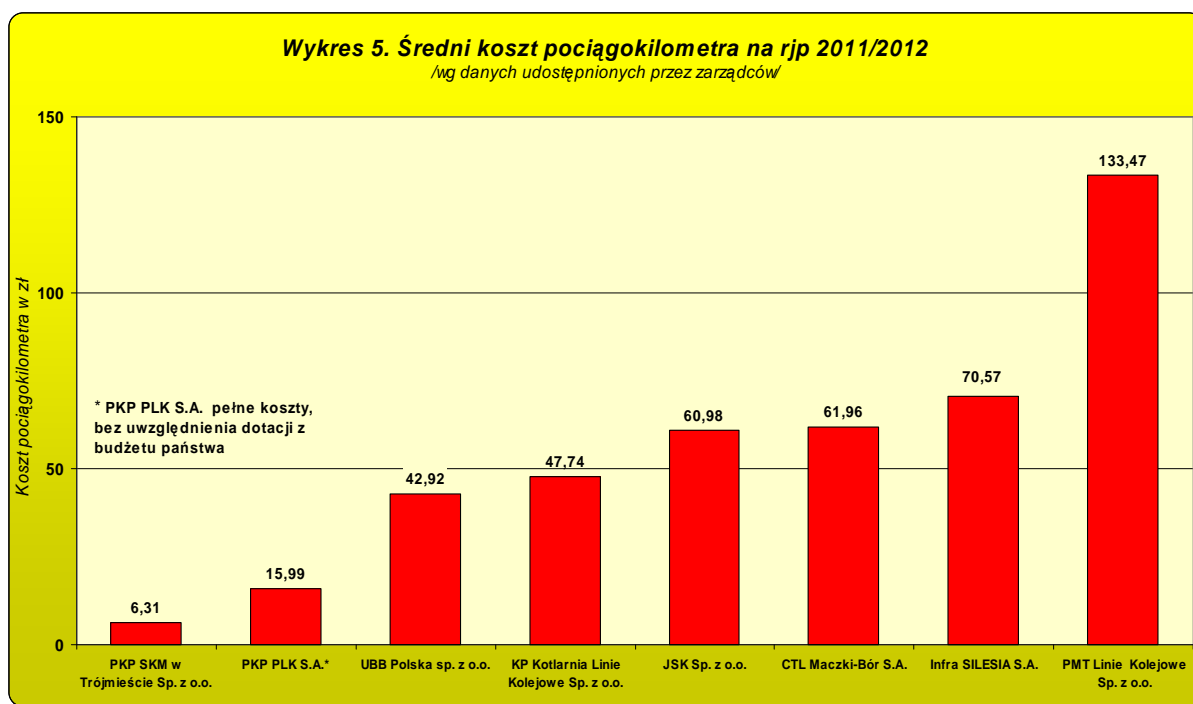
- a. średni koszt jednego pociągo-kilometra na rjp 2011/2012 będzie wynosił █████ zł i będzie on wyższy o 7,58% w porównaniu do planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego █████ zł oraz o 0,10% wyższy od wielkości wyliczonej z faktycznie poniesionych kosztów i wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2010 r.;
- b. stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych będzie wynosiła:

- minimalna █████ zł/pockm - niższa o 0,69% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej █████ zł/pockm,
- maksymalna █████ zł/pockm - wyższa o 0,06% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej █████ zł/pockm.

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, ulegają nieznacznym zmianom – od spadku o 0,69% dla stawki za przejazd pociągu o masie do 200 ton po linii III kategorii do wzrostu o 0,34% dla stawki za przejazd pociągu o masie powyżej 3000 ton po linii III kategorii.

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

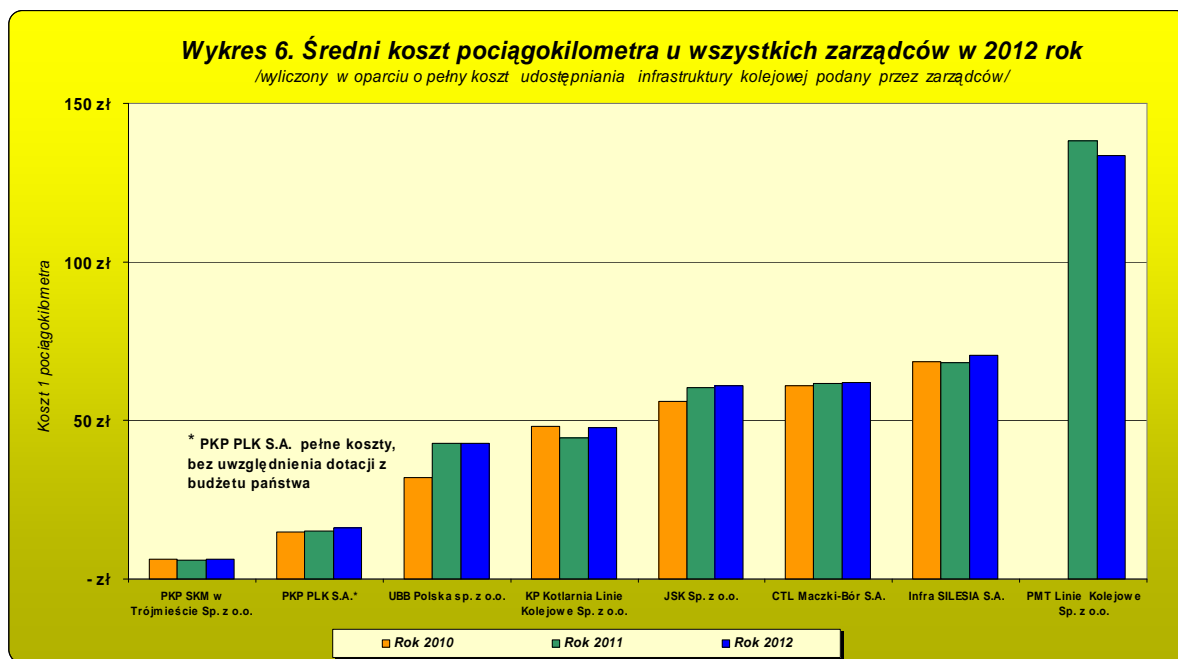
Planowany przez zarządcę na 2012 r. wzrost średniego kosztu pociągokilometra, w stosunku do 2011 r., wynika ze wzrostu kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej, spowodowanego prognozowanym na 2011 r. wzrostem kosztów energii o 5% sprzedawanej przez spółki obrotu, zatwierdzonym przez URE oraz prognozowanym średniorocznym wskaźnikiem wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych o 2,3%, na podstawie art. 18 projektu ustawy budżetowej na 2011 r. oraz planowanym na 2012 r. wskaźnikiem inflacji w wysokości 2,8%, zgodnie z raportem „o inflacji” NBP, jak również wzrostem planowanej pracy eksploatacyjnej.

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 między █████ 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 zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. w wysokości █████ zł/pocmk jest poziomie pomiędzy średnim kosztem określonym dla UBB Polska sp. z o.o. (█████ zł/pocmk) a JSK Sp. z o.o. (█████ zł/pocmk) i sytuuje się na przeciętnym poziomie kosztów prognozowanych dla przewozów towarowych.

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 udostępnienia 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 pociągokilometra dla zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. utrzymuje się w latach 2010 – 2012 na zbliżonym poziomie i jest wyższy w poszczególnych latach od średniego kosztu planowanego przez zarządcę UBB Polska sp. z o.o. i niższy od planowanego przez zarządcę JSK Sp. z o.o.

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 świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów:

- dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów – stawka █████ zł/poc.,
- dostępu do terminali – stawka █████ zł/poc.,
- korzystania z torów postojowych – stawka █████ zł/godz./tor,

do aktualnie obowiązujących, stwierdzono dla wszystkich planowanych usług utrzymanie stawek opłat na dotychczasowym poziomie obowiązującym dla rjp 2010/2011.

Utrzymanie przez zarządcę stawek na niezmienionym poziomie stabilizuje lokalny rynek przewoźników korzystających z infrastruktury zarządcy i nie powoduje u przewoźników kolejowych zwiększenia kosztów związanych z korzystaniem z urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłat dodatkowych do obecnie obowiązujących stwierdzono, że zarządca dla usług:

- udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych bez przekroczenia skrajni – stawka [REDACTED] zł/km,
- pracy pilota/ustawiacza – stawka [REDACTED] zł/godz.,

utrzymał stawki na dotychczasowym poziomie jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów 2010/2011.

Utrzymanie stawek jednostkowych świadczonych usług dodatkowych na dotychczasowym poziomie nie powoduje u przewoźników kolejowych wzrostu kosztów związanych z korzystaniem z tych usług.

Jednocześnie zarządca skalkulował stawki dla dwóch nowych usług planowanych do świadczenia w 2012 r., a nie świadczonych dotychczas, tj.:

- udostępnianie Regulaminu w formie pisemnej – stawka [REDACTED] zł/szt.,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów technicznych stacji – stawka [REDACTED] 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 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 dołączył do wniosku wykonanie za 2010 r. kosztów związanych z udostępnianą infrastrukturą w łącznej wysokości [REDACTED] zł, w tym wykonanie kosztów dla usług:

- związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, wyniosło [REDACTED] zł – o 9,00% mniej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] zł),
- związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów wyniosło [REDACTED] zł – o 17,23% więcej niż wykonanie w 2009 r. ([REDACTED] zł),
- zarządca nie przedstawił wykonanych kosztów usług dodatkowych, gdyż w latach 2009 – 2010 takich usług nie świadczył.

Wykonana praca eksploatacyjna w 2010 r. wyniosła [REDACTED] pockm - o 15,72% mniej niż wykonana w 2009 r. ([REDACTED] pockm).

Porównując poniesione łączne koszty związane z udostępnieniem infrastruktury i wykonaną pracę eksploatacyjną w 2010 roku, w stosunku do wykonania w roku 2009, stwierdzono spadek

poniesionych kosztów o 8,60%, z ██████████ zł na ██████████ zł oraz spadek wykonanej pracy eksploatacyjnej o 15,72%, z ██████████ pockm na ██████████ pockm.

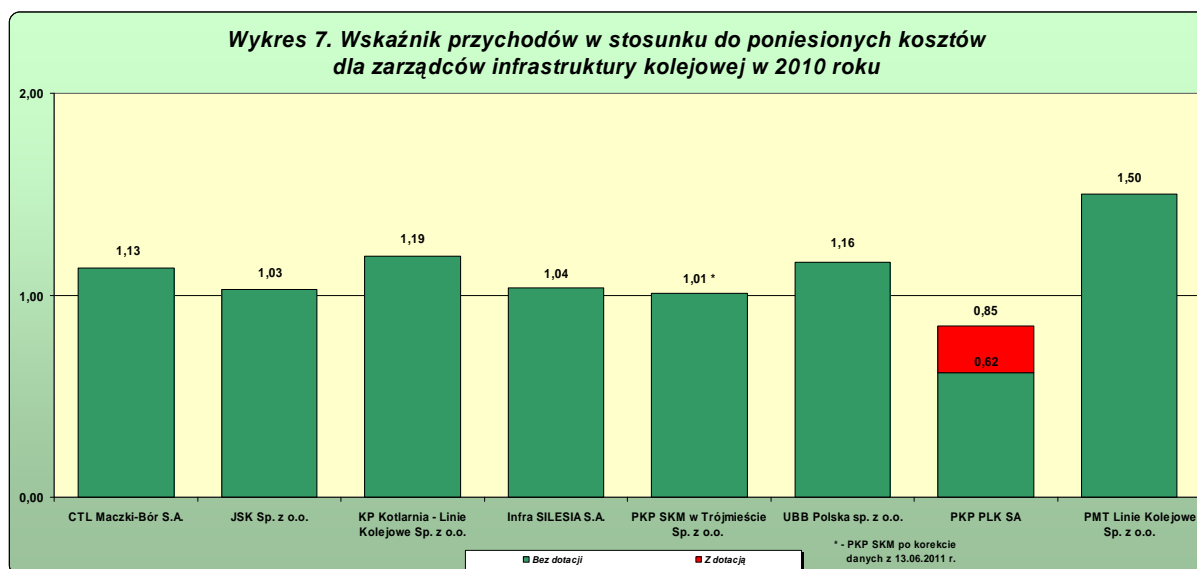
Porównując planowane koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową i pracę eksploatacyjną na rjp 2008/2009 do wykonania w 2009 r. stwierdzono realizację wykonania kosztów w wysokości 94,44% - spadek z ██████████ zł na ██████████ zł, a pracy eksploatacyjnej w wysokości 98,99% - spadek z ██████████ pockm na ██████████ pockm.

Porównując planowane koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową i pracę eksploatacyjną na rjp 2009/2010 do wykonania w 2010 r. stwierdzono realizację wykonania kosztów w wysokości 82,41% - spadek z ██████████ zł na ██████████ zł i pracy eksploatacyjnej w wysokości 83,33% - spadek z ██████████ pockm na ██████████ 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 4,84% (plan na 2012 r. ██████████ zł do wykonania w 2010 r. ██████████ zł) oraz pracę eksploatacyjną wyższą o 4,74% (plan na 2012 r. ██████████ pockm do wykonania w 2010 r. ██████████ pockm).

Zarządca zaplanował na rjp 2011/2012, w stosunku do wykonania w 2010 r., całkowite koszty usług świadczonych w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów mniejsze o 15,52% (plan na 2012 r. ██████████ zł do wykonania w 2010 r. ██████████ zł).

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 charakteryzuje efektywność działań zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., w odniesieniu do pozostałych zarządców, przedstawiono na **Wykresie 7**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. wskaźnik ten wynosi 1,19 i jest na najwyższym poziomie spośród wszystkich zarządców prowadzących działalność udostępniania infrastruktury w 2010 roku.

Wysokość wskaźnika pokazuje, że pobrane opłaty przez zarządcę (przychód ze sprzedaży) za zrealizowaną przez przewoźników pracę eksploatacyjną i świadczone usługi przewyższyły koszty poniesione w wyniku udostępnienia tras pociągów i świadczenia usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Wpływ na to miało świadczenie usługi dostępu do torów postojowych w ilości wielokrotnie przekraczającej zaplanowane usługi (planowane [REDACTED] godzin zajętości torów a zrealizowane [REDACTED] godzin zajętości). W konsekwencji pobrane opłaty wyniosły [REDACTED] zł wobec planowanych [REDACTED] zł.

W celu poprawy efektywności prowadzonej przez zarządcę działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz zrównoważenia ryzyka prowadzenia działalności pomiędzy zarządcą a przewoźnikami kolejowymi, konieczne są:

- optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania w 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;
- systemowa analiza kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w kolejnych latach w celu właściwego uzasadnienia stawek oraz pełnej transparentności rozliczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, we współpracy z przewoźnikami korzystającymi z infrastruktury zarządcy;
- działanie zarządu zmierzające do obniżenia w przyszłości udziału kosztów pośrednich w całkowitych kosztach przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej „Kopalni Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” 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 "Kopalni Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012

I . Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych

- 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

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.).

Otrzymuje:

„Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o.
ul. Dębowa 3
47-246 Kotlarnia

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej "Kopalni Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012

I . Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych

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

Całkowita masa brutto pociągu	Kategoria linii kolejowych		
	Linia kat. III	Linia kat. II	Linia kat. I
0 - 200	17,17	27,04	45,49
201 - 400	23,17	38,29	64,41
401 - 900	24,03	39,89	67,12
901 - 1500	24,89	41,50	69,82
1501 - 2100	26,17	43,91	73,87
2101 - 2500	27,89	47,12	79,28
2501 - 3000	29,60	50,34	84,69
pow. 3000	32,09	55,00	92,53

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

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
Dostęp do torów postojowych	godz/tor	2,00
Dostęp do terminali towarowych	pociąg	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składu pociągów	pociąg	38,30

II . Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
Udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych	km	4,58
Praca pilota/ustawiacza	godz.	38,36
Udostępnianie Regulaminu w formie pisemnej	szt.	40,00
Udostępnianie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	strona	4,00