



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**  
**Krzysztof Jaroszyński**

## **DECYZJA Nr TRM-9110-09/11**

Na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) i 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.) oraz 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.)

### **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 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 JSK Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji**

### **UZASADNIENIE**

Pismem nr 243/DE/EH/KG/11 z dnia 8 marca 2011 r. zarządca infrastruktury kolejowej JSK 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. 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 TRM4-9110-10/BG/11 z dnia 22 marca 2011 r. poinformowano stronę postępowania o możliwości przeglądania akt. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

W dniu 15 kwietnia 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem nr TRM4-9110-10/BG/11 o niezłatwieniu sprawy w terminie, wraz ze wskazaniem nowego terminu jej załatwienia.

W dniu 20 maja 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem nr TRM4-9110-10.1/JG/11 o niezakończonym terminie, wraz ze wskazaniem nowego terminu jej zakończenia.

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. 2 – 6 i ust. 11 ustawy. Sprawdzone sposoby kalkulacji stawek jednostkowych opłat na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, nie badając informacji źródłowych.

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

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłat:

- a. 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,
- b. podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 pkt 6, 7 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- c. dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w części II ust. 1 pkt 4b i ust. 2 pkt 2 załącznika do ustawy, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy.

Zarządca określił, zgodnie z §7 pkt 2 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.:

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

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w §8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 2012 r.

Zarządca przedstawił na podstawie §8 ust. 2 rozporządzenia zróżnicowaną całkowitą masę brutto pociągu stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla dwóch kategorii linii. Stawka rośnie wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu.

Zarządca zestawiał 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 dwie kategorie linii kolejowych, 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 pkt 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów i torów postojowych oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 4b i ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy, obejmujące usługi udzielania pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych oraz dostarczania uzupełniających informacji o kursujących pociągach, udostępniania wyciągów z regulaminów i przygotowania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy.

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:

- a. wykaz zarządzanych linii z przyporządkowaniem im stawek,
- b. 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.

#### **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.

W kwocie tej:

- a. ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyższe o 3,38% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011, wynoszących ██████████ zł, określonych na podstawie z art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, w tym:
  - koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 2,35% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł), w tym:
    - utrzymania w wysokości ██████████ zł, wyższe o 11,12% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł),
    - koszty prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł, niższe o 3,06% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł),
    - amortyzacja w wysokości ██████████ zł, niższa o 1,14% od planowanej na rjp 2010/2011 (██████████ zł),
  - koszty pośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 7,40% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł);
- b. ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wyższe o 6,90%

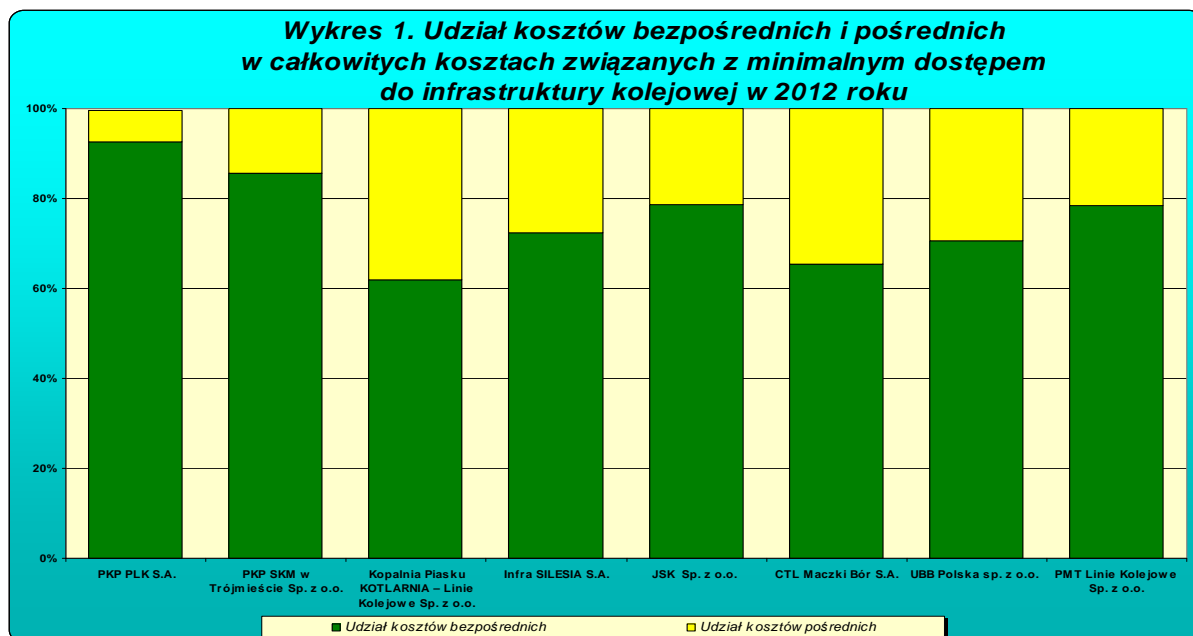
w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 wynoszących ██████████ zł, określonych na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy;

c. ██████████ zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych, w tym:

- ██████████ zł to koszty usług dotychczas świadczonych, wyższe o 4,30% od planowanych kosztów na rozkład jazdy 2010/2011,
- ██████████ zł to koszty świadczenia usługi związanej z udostępnianiem danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej (SWDO-JSK),

określonych na podstawie art. 33 ust. 11 ustawy.

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**.



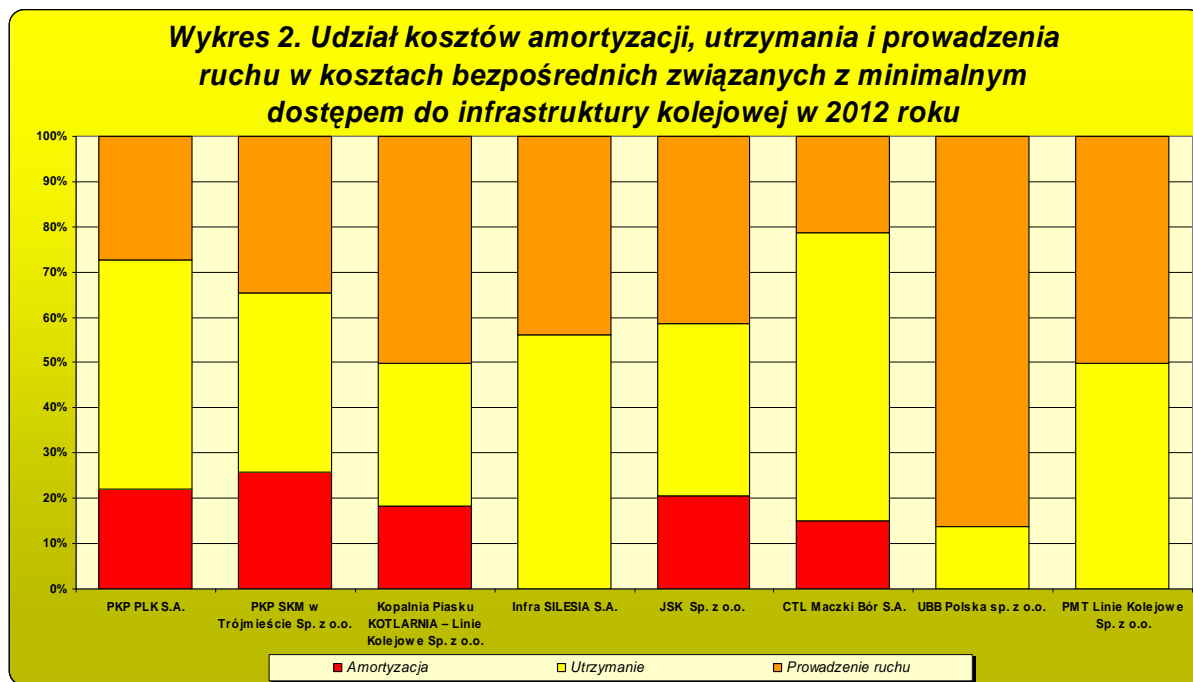
Źródło: Opracowanie własne UTK

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy JSK Sp. z o.o. 78,75% i plasuje się na podobnym poziomie jak dla zarządcy PMT – Linie Kolejowe Sp. z o.o. (78,56%).

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 JSK Sp. z o.o. w wysokości 21,25% jest jednym z niższych wśród planowanych przez zarządców na 2012 r. i plasuje się pomiędzy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. (14,33%) i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (21,44%).

Koszty bezpośrednio 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

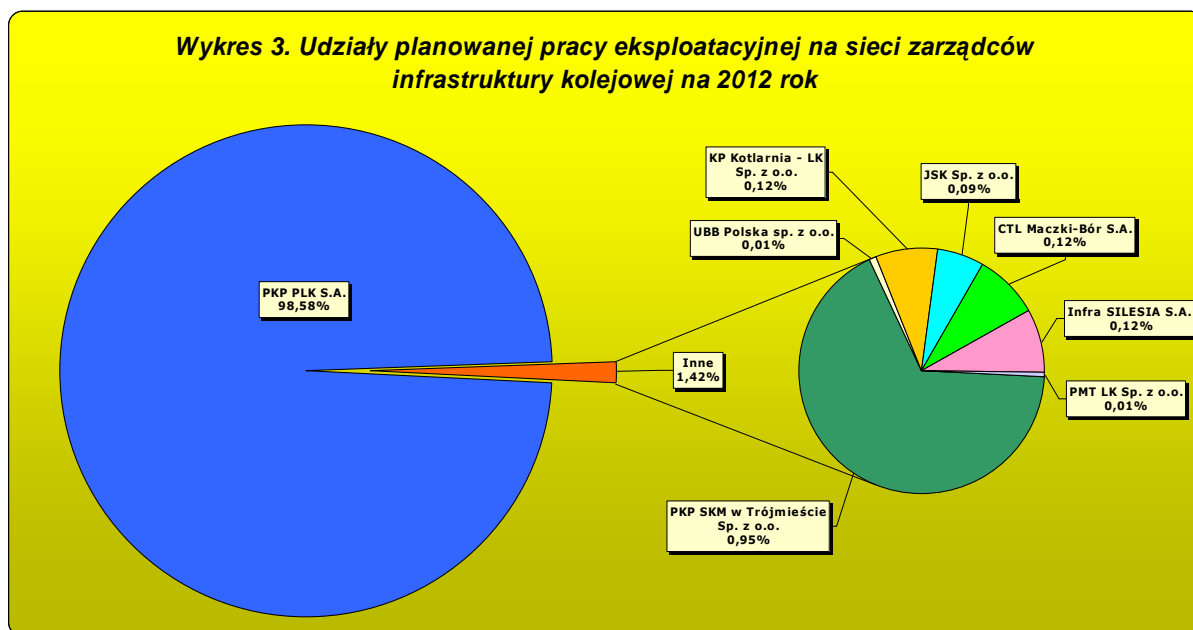
Dla zarządcy JSK Sp. z o.o. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich wyniesie 38,30% i będzie na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców (od 13,87% dla UBB Polska sp. z o.o. do 63,71% dla CTL Maczki - Bór S.A.), a udział kosztów amortyzacji wyniesie 20,46% i będzie na przeciętnym poziomie wśród wszystkich zarządców posiadających infrastrukturę (od 15,02% dla CTL Maczki - Bór S.A. do 25,89% dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.). Udział kosztów utrzymania oraz udział kosztów amortyzacji w kosztach bezpośrednich wynika, według oświadczenia zarządcy, z posiadania wyeksploatowanej infrastruktury kolejowej wymagającej ciągłych remontów i napraw i która jest modernizowana. Planowane koszty prowadzenia ruchu stanowiąc będą 41,24% kosztów bezpośrednich i będzie to przeciętny poziom 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 z analizy sprzedanych w roku 2010 tras pociągów, jak również z zapotrzebowań przewoźników na przewozy na 2012 r.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną w wysokości [redacted] pockm, większą o 2,31% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej [redacted] pockm.

Udział planowanej przez poszczególnych zarządców pracy eksploatacyjnej na 2012 r. w całkowitej pracy eksploatacyjnej przedstawia poniższy **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 r. pracy eksploatacyjnej wykonane 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 Kopalnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A. i Infra SILESIA S.A.).

Udział zarządcy JSK Sp. z o.o., w planowanej do udostępnienia długości i ilości tras pociągów (pociągokilometry) przez wszystkich zarządców w Polsce w 2012 r., wyniesie 0,09%, co pozwala umieścić zarządcę, pomiędzy Infra SILESIA S.A., CTL Maczki – Bór S.A. i „Kopalnią Piasku Kopalnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., a UBB Polska sp. z o.o. i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

### **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:

- a. określeniu dla każdej kategorii linii średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów bezpośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania pracy przewozowej wyrażonej w bruttotonach,
- b. określeniu dla każdej kategorii linii i każdego przedziału masy brutto pociągu, średniego kosztu pociągokilometra wynikającego z planowanych kosztów pośrednich, przy uwzględnieniu planowanej do wykonania, w każdym przedziale masy brutto pociągu, pracy przewozowej wyrażonej w bruttotonach,
- c. wyznaczeniu 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, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie.

## Zasady pobierania opłat

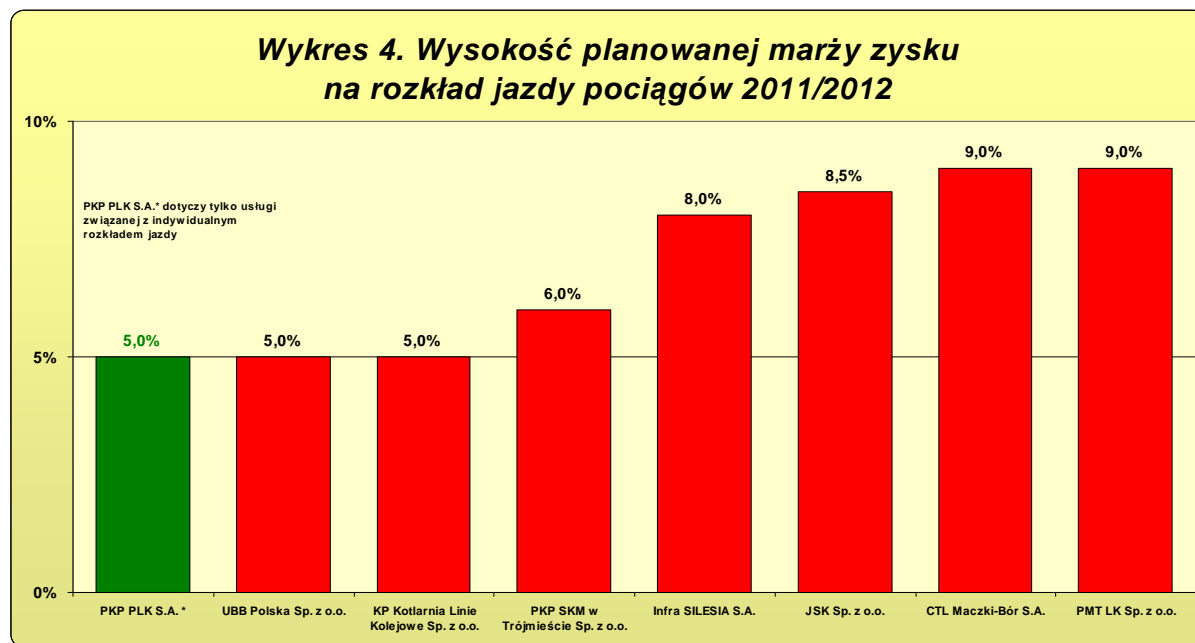
Zarządca oświadczył, że tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej z tytułu poniesienia wydatków na: powiększenie niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji 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 wynika z odrębnych przepisów, o których mowa w §11 rozporządzenia.

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 r. przedstawia poniższy **Wykres 4**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Zarządca oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku, o której mowa w §13 rozporządzenia, w wysokości 8,5%. Wysokość marży uzasadnił koniecznością zapewnienia środków

na nieprzewidziane w trakcie opracowywania kalkulacji kosztów, jakie zarządca będzie musiał ponieść w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 polegające m.in. na naprawach oraz na modernizacji niektórych elementów infrastruktury, pozwalających na utrzymanie ciągłego i bezpiecznego dostępu do infrastruktury oraz na dalszy rozwój przedsiębiorstwa.

### **Kategoryzacja linii kolejowych**

Zarządca określił dwie kategorie linii kolejowych z uwzględnieniem następujących parametrów:

a. dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych:

- dla linii zaliczanych do kategorii A - 40 - 50 km/godz,
- dla linii zaliczanych do kategorii B - 0 - 40 km/godz,

b. średniodobowe natężenie ruchu pociągów:

- dla linii zaliczanych do kategorii A - powyżej 15 poc/dobę,
- dla linii zaliczanych do kategorii B - poniżej 15 poc/dobę.

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

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

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

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

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla dwóch kategorii linii, przy zachowaniu tych samych wielkości średniodobowego natężenia ruchu pociągów i takich samych przedziałów dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla takich samych przedziałów mas brutto pociągów, jak dla stawek określonych w obowiązującym „cenniku”.

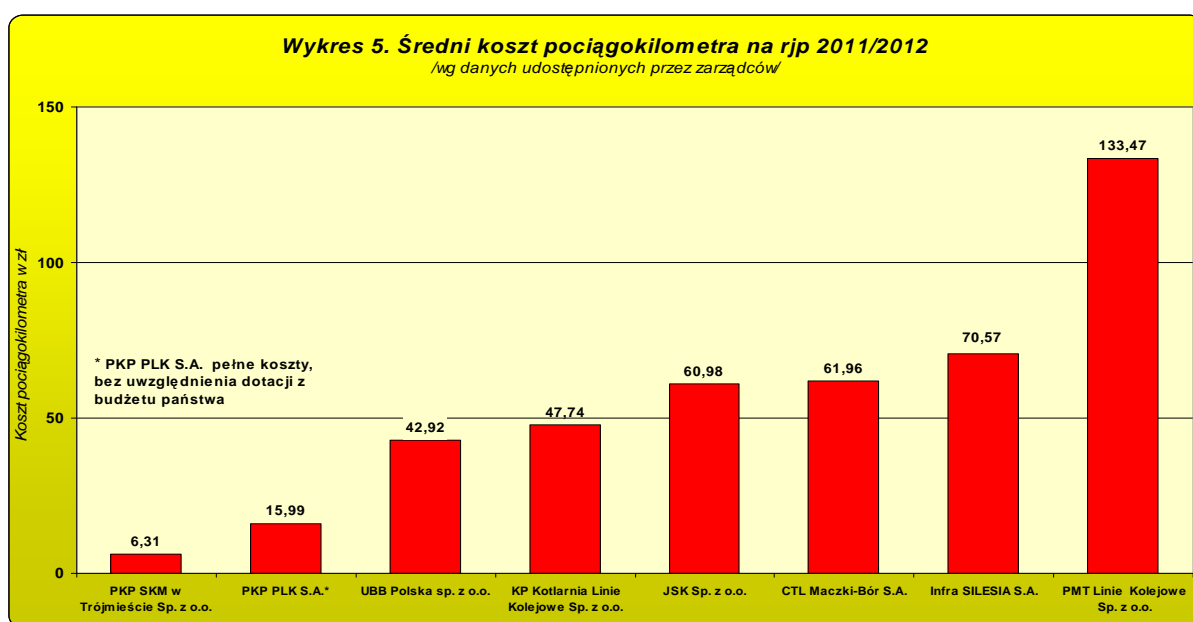
W wyniku przeprowadzonej analizy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, stwierdzono:

- a. średni koszt jednostkowy jednego pociągokilometra na rjp 2011/2012 wynosić będzie █████ zł, planowany wzrost o 1,06% w stosunku do wielkości analogicznie wyliczonej dla rjp 2010/2011, wynoszącej █████ zł;



- b. stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynosić będzie:
- minimalna – 39,77 zł/pockm, spadek o 2,57% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej 40,82 zł/pockm,
  - maksymalna – 85,96 zł/pockm, wzrost o 3,35% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej 83,17 zł/pockm,
- c. stawki jednostkowe za minimalny dostęp do linii kategorii „B”, dla wszystkich przedziałów mas brutto pociągów, spadają od 2,57% do 14,59%, natomiast dla linii kategorii „A” stawki wzrastają od 1,59% do 3,35%.

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

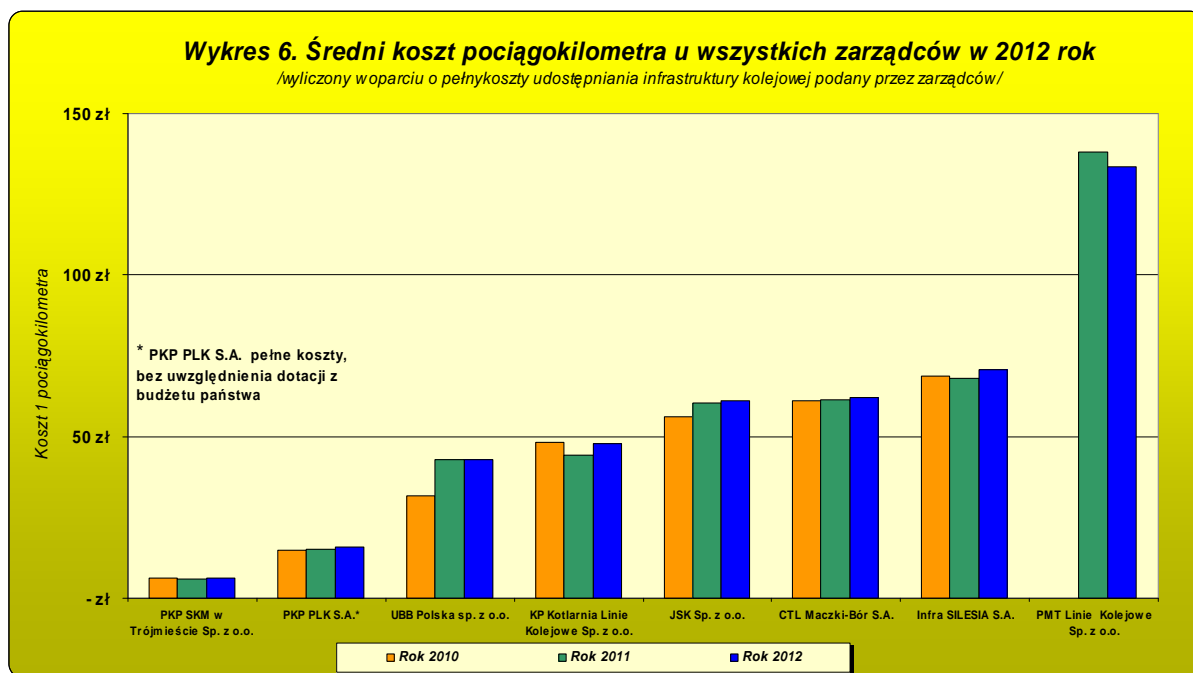


Źródło: Opracowanie własne UTK

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 między [ ] zł/pockm dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. a [ ] zł/pockm dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

Średni koszt pociągokilometra zarządcy JSK Sp. z o.o. w wysokości [ ] zł/pockm jest na poziomie średniego kosztu określonego dla CTL Maczki – Bór S.A. ([ ] zł/pockm) i sytuuje się na przeciętnym poziomie średnich 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 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 pociągokilometra dla zarządcy JSK Sp. z o.o. utrzymuje się w latach 2010 – 2012 na zbliżonym poziomie do kosztu zarządcy CTL Maczki – Bór S.A. i jest wyższy od średniego kosztu planowanego przez zarządcę „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., a niższy od planowanego przez zarządcę Infra SILESIA S.A. i PMT Linie Kolejowe 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 dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów do obowiązujących w rjp 2010/2011, stwierdzono dla proponowanych stawek jednostkowych za:

- a. korzystanie z torów do formowania składów pociągów – wzrost stawki jednostkowej opłaty o 4,17%, z 0,24 zł za bruttotonę do 0,25 zł za bruttotonę,
- b. korzystanie z torów postojowych – wzrost stawki jednostkowej opłaty o 2,29%, z 10,94 zł/pociągogodzinę do 11,19 zł/pociągogodzinę.

Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z torów do formowania składów pociągów wynika ze wzrostu o 6,82% kosztów (z ██████████ zł na ██████████ zł) świadczenia tej usługi związanych ze wzrostem o 2,43% planowanej ilości usług (z ██████████ bruttoton do ██████████ bruttoton).

Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z torów postojowych wynika ze wzrostu o 24,30% kosztów (z █████ zł na █████ zł) świadczenia tej usługi związanych ze wzrostem o 21,46 % planowanej ilości usług (z █████ poc.godz. do █████ poc.godz.).

### **Analiza proponowanych stawek jednostkowych opłat dodatkowych**

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki opłat dodatkowych, w stosunku do obowiązujących na rjp 2010/2011, stwierdzono dla proponowanych stawek opłaty dodatkowej za:

- a. udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK – utrzymanie stawki jednostkowej na dotychczasowym poziomie dla obowiązującego cennika na rjp 2010/2011, tj. w wysokości 4,00 zł/stronę A4;
- b. przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy – wzrost stawki o 2,74%, z 1,46 zł na 1,50 zł za kilometr trasy. Wzrost stawki wynika ze wzrostu planowanych kosztów świadczenia usług o 12,08% (z █████ zł na █████ zł) związanych ze wzrostem o 9,09% planowanej ilości usług (z █████ pockm na █████ pockm);
- c. wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną – wzrost stawki o 3,77%, z 21,20 zł na 22,00 zł za roboczogodzinę. Wzrost stawki wynika ze wzrostu planowanych kosztów świadczenia usług o 3,77% (z █████ zł na █████ zł) związanych ze wzrostem planowanej ilości usług o 3,16% (z █████ roboczodniówek na █████ roboczodniówek).

Stawka jednostkowa opłaty dodatkowej za usługę udostępniania danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej (SWDO-JSK) ustalona została, w myśl § 12 i 13 rozporządzenia, na poziomie gwarantującym pokrycie planowanych kosztów, które poniesie zarządca w wyniku jej świadczenia.

Do kalkulacji stawki zarządca przyjął:

- a. koszt roboczogodziny w wysokości █████ zł,
- b. nakład pracy w wysokości █████ godz. miesięcznie,
- c. koszty utworzenia i utrzymania 1 kanału VPN lub połączenia DIAL-UP, w tym: koszty materiałów eksploatacyjnych, korespondencji i hostingu PKP Informatyka Sp. z o.o. w wysokości █████ zł miesięcznie.

Zarządca oświadczył, że do kalkulacji stawki jednostkowej przyjęto █████ roboczogodziny pracy pracownika Spółki, oraz koszt roboczogodziny pracownika obsługującego system w wysokości █████ zł (sprawdzanie poprawności rejestracji parametrów pociągowych i zdarzeń związanych z pociągiem od momentu rejestracji zajęcia toru stacyjnego nowo zestawionym składem pociągu do momentu rozwiązania pociągu w stacji przeznaczenia lub przejazdu przez punkt styku z obcym zarządcą). Stawka █████ zł/godz. wynika ze średniej płacy zespołu pracowników obsługujących system. Przyjęte █████ roboczogodziny na miesiąc są minimalnym czasem pracy przyjętym dla realizacji zadań, ponieważ nadzór, jak również dostęp do systemu przez przewoźników, sprawowany jest przez całą dobę.

Hosting PKP Informatyki Sp. z o.o. – Południowego Ośrodka Informatyki w Sosnowcu obejmuje utworzenie i utrzymanie kanału VPN lub DIAL-UP w celu komunikowania się z serwerem, gdzie w terminalu utworzonym dla przewoźnika, gromadzone są dane z realizacji rozkładu jazdy pociągów. Kwota █████ zł/miesiąc - jest kwotą, którą PKP Informatyka będzie obciążać JSK

Sp. z o.o. za utworzone stanowisko dostępu do systemu. W oparciu o powyższe założenia zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty za świadczoną usługę (udostępnianie danych z systemu poprzez kanał łączności) w wysokości [REDACTED] zł/miesiąc dla każdego użytkownika systemu. Zarządca przewidział korzystanie z usługi przez [REDACTED] przewoźników kolejowych przez 12 miesięcy i na tej podstawie określił koszty jej świadczenia, wynoszące [REDACTED] zł.

Skalkulowana stawka określona jest dla 1 modułu aplikacji, po uzyskaniu loginu i hasła do serwera aplikacji i dotyczy każdego użytkownika systemu. Przewoźnik sam decyduje czy chce korzystać z usługi i czy uzyskana tą drogą informacja jest mu pomocna w prowadzeniu działalności. Usługa dostępna będzie dla wszystkich przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury zarządcy.

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

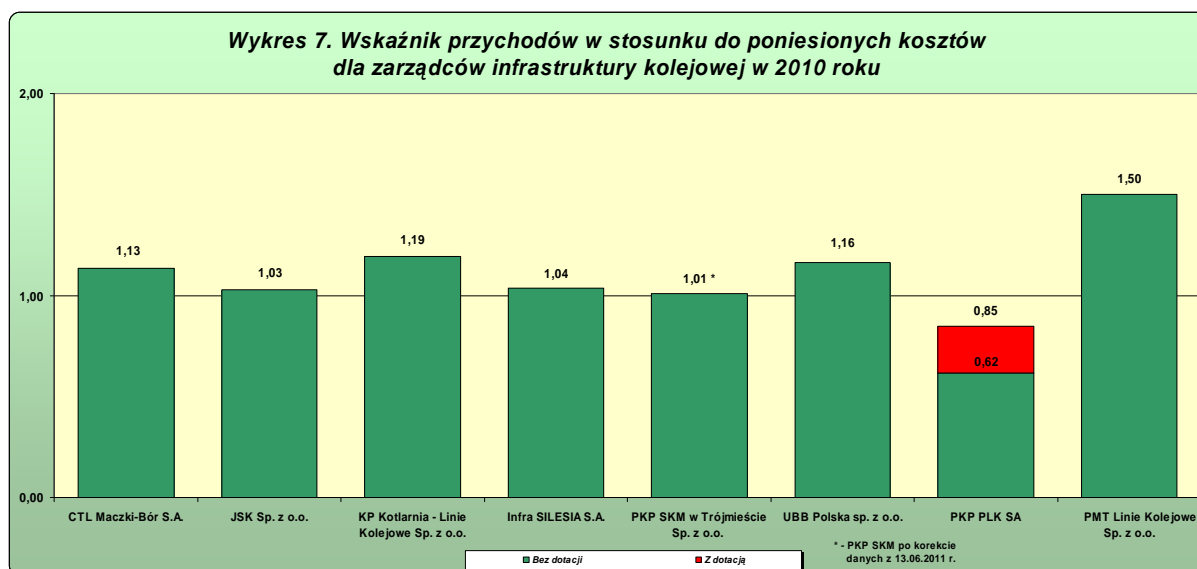
W związku z przyjęciem w 2009 r. do stosowania w Urzędzie Transportu Kolejowego *Procedury zatwierdzania stawek*, zażądano od zarządców dołączania do wniosków o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat materiałów potwierdzających poniesione koszty i wykonanie pracy eksploatacyjnej za ostatni zamknięty rok.

Wielkości wykonanych kosztów oraz pracy eksploatacyjnej w 2010 r. odnoszą się do okresu poprzedzającego włączenie (powiększenie) do infrastruktury zarządzanej przez JSK Sp. z o.o. infrastruktury JSW S.A. KWK Budryk.

Zarządca dołączył do wniosku wykonanie za 2010 r. kosztów w łącznej wysokości [REDACTED] zł, co stanowiło 99,82% zaplanowanych kosztów udostępniania infrastruktury ([REDACTED] zł), w tym:

- a. kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] zł, co stanowiło 99,82% zaplanowanych kosztów świadczenia tej usługi ([REDACTED] zł), tj.:
- b. kosztów usług za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości [REDACTED] zł, co stanowiło 99,82% zaplanowanych kosztów świadczenia tych usług ([REDACTED] zł),
- c. pracy eksploatacyjnej w wysokości [REDACTED] pockm, co stanowiło 90,48% zaplanowanej pracy eksploatacyjnej na 2010 r. ([REDACTED] pockm).

Opierając się na przekazywanych przez zarządców do UTK sprawozdaniach rocznych za 2010 r. 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 JSK Sp. z o.o. w odniesieniu do pozostałych zarządców, przedstawiono na **Wykresie 7**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy JSK Sp. z o.o. wskaźnik ten wynosi 1,03 i jest na niskim poziomie wśród wszystkich zarządców prowadzących działalność udostępniania infrastruktury w 2010 r.

Wysokość wskaźnika pokazuje, że stawki jednostkowe opłat na rozkład jazdy pociągów 2009/2010 zarządca skalkulował na takim poziomie, że pobrane w 2010 r. opłaty (przychody) za zrealizowane przez przewoźników kolejowych trasy pociągów pozwoliły w pełni pokryć bezpośrednio poniesione przez zarządcę koszty związane z udostępnianiem infrastruktury.

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

- a. systemowa analiza kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z połączonej infrastruktury kolejowej JSW S.A. KWK „Budryk” i JSK Sp. z o.o. w kolejnych latach w celu właściwego uzasadnienia stawek oraz pełnej transparentności rozliczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, we współpracy z przewoźnikami korzystającymi z infrastruktury zarządcy;
- b. 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 JSK Sp. z o.o.;
- c. optymalizacja wysokości doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury marży zysku lub odstąpienie od jej stosowania w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012 i w przyszłości;
- d. odstąpienie od pobierania opłat dodatkowych za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy.

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 Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 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 usług 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:

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.  
ul. Towarowa 1  
44-330 Jastrzębie Zdrój

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. w Jastrzębiu Zdroju na rjp 2011/2012**

**I . Stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów towarowych**

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

Całkowita masa brutto pociągu (t)	B	A
	z dostępem do sieci trakcyjnej	
<b><math>M \leq 200</math></b>	<b>39,77</b>	<b>50,14</b>
<b><math>200 &lt; M \leq 800</math></b>	<b>44,59</b>	<b>55,55</b>
<b><math>800 &lt; M \leq 2\ 000</math></b>	<b>48,77</b>	<b>59,59</b>
<b><math>2\ 000 &lt; M \leq 2\ 400</math></b>	<b>58,57</b>	<b>72,37</b>
<b><math>M &gt; 2\ 400</math></b>	<b>67,40</b>	<b>85,96</b>

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

L.p.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa zł
1.	Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	bruttotona	<b>0,25</b>
2.	Korzystanie z torów postojowych	pociągodzina	<b>11,19</b>

**II. Stawki jednostkowe usług dodatkowych**

L.p.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa zł
1.	Udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK	strona A4	<b>4,00</b>
2.	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy	km	<b>1,50</b>
3.	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną	roboczo-godzina	<b>22,00</b>
4.	Udostępnienie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO - JSK)	moduł aplikacji/miesiąc	<b>94,00</b>