

Warszawa, 17 sierpnia 2011 r.



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

## **D E C Y Z J A Nr TRM-9110-08/11**

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 Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku na rozkład jazdy pociągów 2011/2012, obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji.**

### **UZASADNIENIE**

Pismem Nr Rej. MM/11/03/0004 z dnia 9 marca 2011 r. (wpływ do Urzędu w dniu 14 marca 2011 r.) zarządca infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku 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 TRM4-9110-12/MS/11 z dnia 24 marca 2011 r. wezwano zarządcę do złożenia wyjaśnień oraz uzupełnienia braków w terminie do dnia 4 kwietnia 2011 r.

Pismem Nr Rej. MM/11/03/0023 z dnia 31 marca 2011 r. zarządca Infra SILESIA S.A. przedłożył stosowne wyjaśnienia.

W dniu 15 kwietnia 2011 r. Prezes UTK zawiadomił pismem nr TRM4-9110-12/BG/11 o niezakończonym w terminie, wraz ze wskazaniem nowego terminu jej zakończenia.

Pismem nr TRM4-9110-12/BG/11 z dnia 19 maja 2011 r. poinformowano stronę postępowania o możliwości przeglądania akt. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

Zgromadzone dokumenty w trakcie przeprowadzonego postępowania w przedmiocie wniosku zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zostały zweryfikowane pod względem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy. Sprawdzone sposoby 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, 6, 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, zgodnie z §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,
- 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 pkt 3 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej w 2012 roku.

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

Zarządca 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 towarowych i jedną kategorię linii kolejowej, jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca, zgodnie z §12 rozporządzenia, określił na podstawie indywidualnej kalkulacji, stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 2, 4, 6 i 7 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie z urządzeń zaopatrzenia w paliwo, terminali towarowych/bocznic, torów do formowania składów pociągów i torów postojowych oraz stawki jednostkowe za usługi dodatkowe i pomocnicze wymienione w części II ust. 1 pkt 4b, ust. 2 pkt 2 Załącznika do ustawy obejmujące usługi związane z prowadzeniem pociągów wymagających szczególnego nadzoru oraz dostarczanie uzupełniających informacji w postaci wyciągów z regulaminów i innych dokumentów.

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.

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

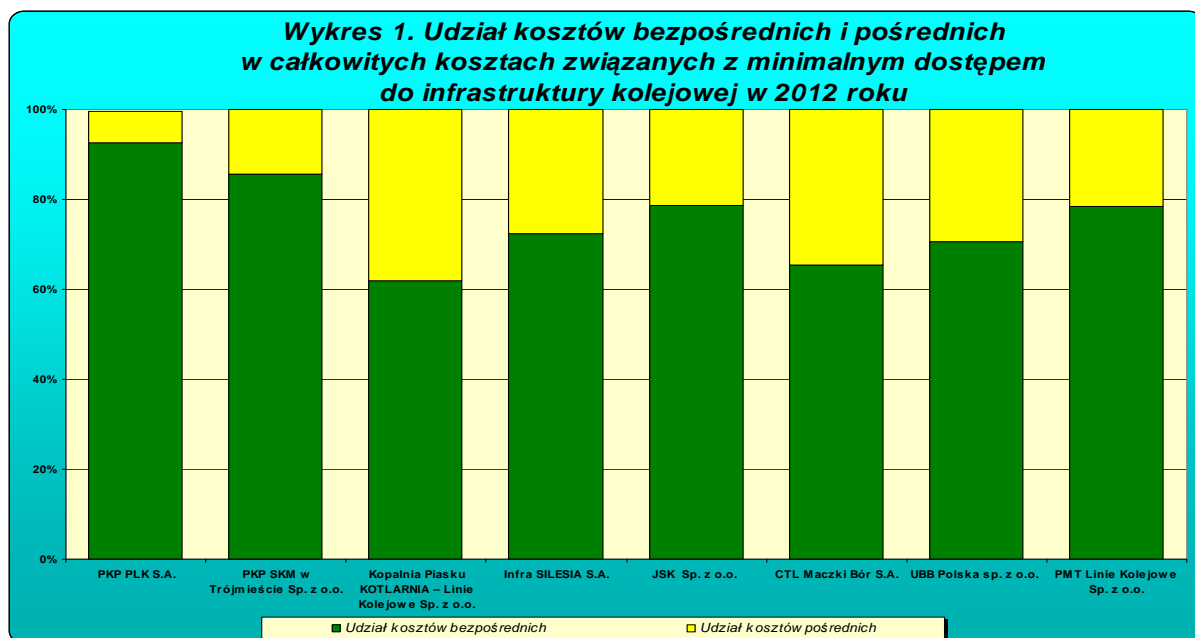
Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej, w wysokości [REDAKTOWANE] zł, mniejsze o 13,06% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 ([REDAKTOWANE] zł) i mniejsze o 5,62% od wykonanych w 2010 r. ([REDAKTOWANE] zł).

W kwocie tej:

- a. [REDAKTOWANE] zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, niższe o 41,54% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 ([REDAKTOWANE] zł) oraz niższe o 35,10% od wykonanych w 2010 r., ([REDAKTOWANE] zł), określonych na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, w tym:
  - koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANE] zł, niższe o 42,30% od planowanych na rjp 2010/2011, ([REDAKTOWANE] zł) oraz niższe o 34,38% od wykonanych w 2010 r. ([REDAKTOWANE] zł), w tym koszty:
    - utrzymania w wysokości [REDAKTOWANE] zł oraz niższe o 32,67% od wykonanych w 2010 r. ([REDAKTOWANE] zł),
    - prowadzenia ruchu w wysokości [REDAKTOWANE] zł oraz niższe o 36,45% od wykonanych w 2010 r. ([REDAKTOWANE] zł);

- koszty pośrednie w wysokości ██████████ zł, niższe o 39,46% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz niższe o 36,91% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł),
- b. ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wyższe w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 wynoszących ██████████ zł i wyższe w stosunku do wykonanych w 2010 r., wynoszących ██████████ zł, określonych na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy,
- c. ██████████ zł – to koszty świadczenia planowanych usług dodatkowych i pomocniczych, utrzymane na poziomie planowanych na rjp 2010/2011, natomiast w roku 2010 r. zarządca nie wykazał wykonania żadnych kosztów, 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**.



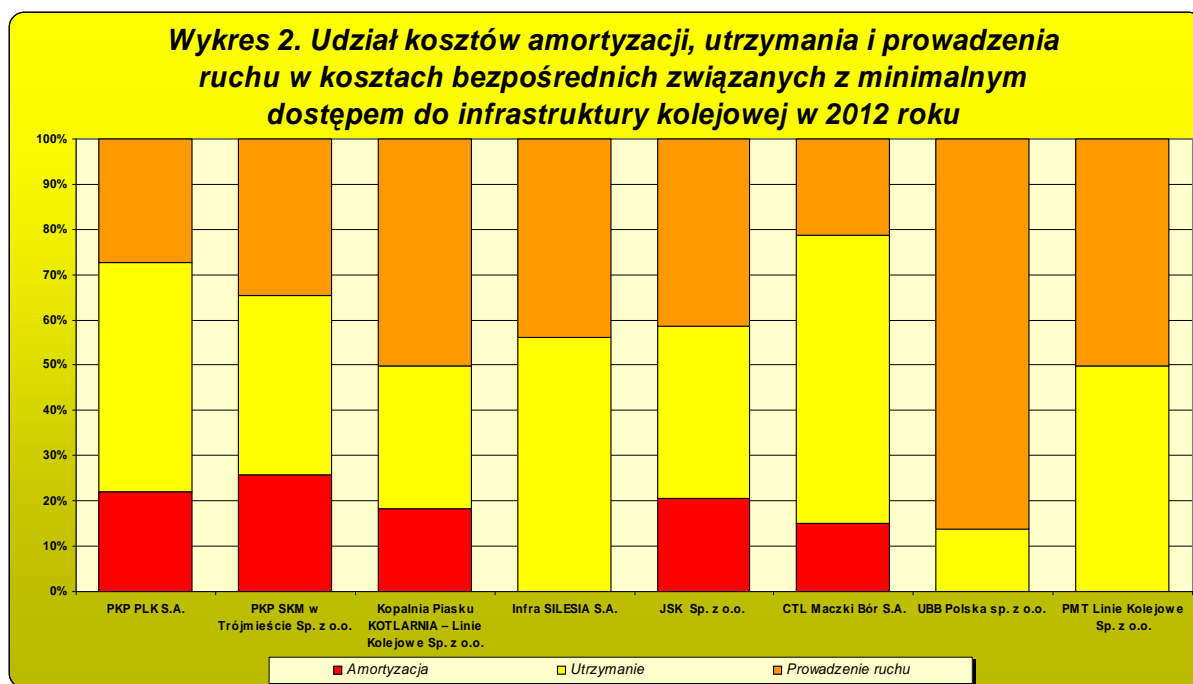
Źródło: Opracowanie własne UTK

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy Infra SILESIA S.A. 72,34% i plasuje się pomiędzy zarządcami: UBB Polska sp. z o.o. (70,55%) i PMT - Linie Kolejowe Sp. z o.o. (78,56%). Udział kosztów pośrednich planowany przez zarządcę w wysokości 27,66% jest na średnim poziomie wśród planowanych przez wszystkich zarządców na 2012 rok.

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

Koszty bezpośrednie przyjmowane przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury obejmują: koszty amortyzacji, utrzymania oraz

prowadzenia ruchu kolejowego. Udziały powyższych kosztów w kosztach bezpośrednich, dla każdego z zarządców, przedstawione są na poniższym **Wykresie 2.**



Źródło: Opracowanie własne UTK

Według złożonego oświadczenia, z uwagi na zawarte umowy dzierżawy infrastruktury kolejowej, zarządca nie ma możliwości uznania kosztów amortyzacji.

Dla zarządcy Infra SILESIA S.A. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich będzie jednym z najwyższych wśród wszystkich zarządców i wyniesie 56,16%. Wysokość kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich wynika z umów dzierżawy oraz z wykonania określonej umowami ilości remontów dzierżawionej infrastruktury kolejowej. Planowane koszty prowadzenia ruchu stanowiąc będą 43,84% kosztów bezpośrednich i będą na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców (od 21,27% dla CTL Maczki – Bór S.A. do 86,13% dla UBB Polska sp. z o.o.).

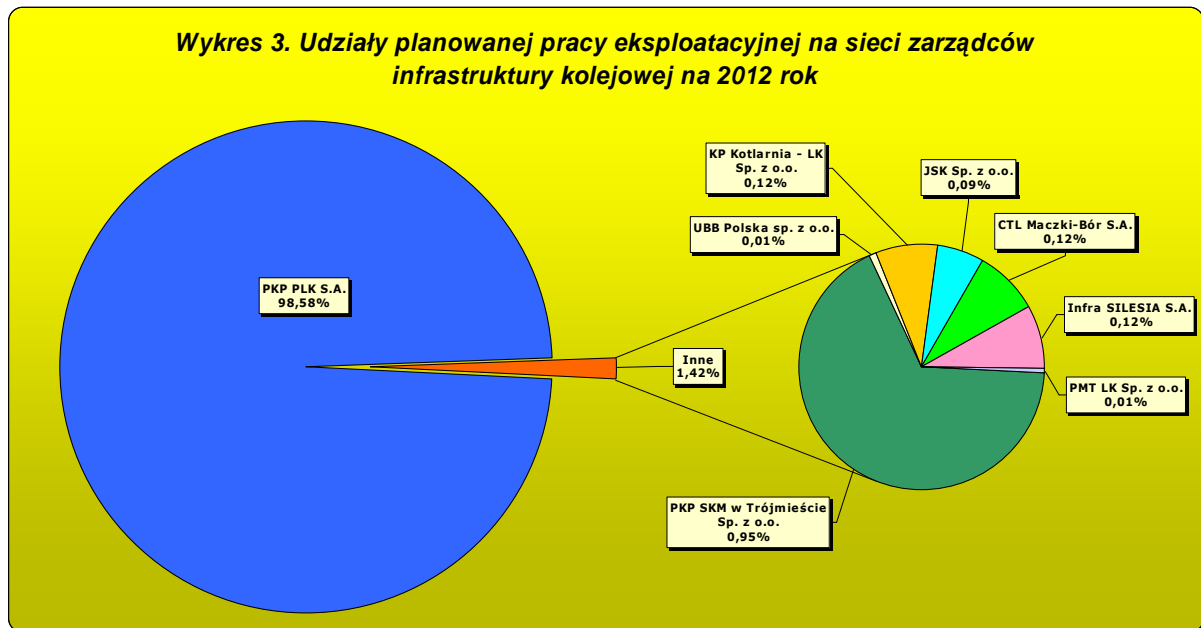
Restrukturyzacja Spółki w ostatnich latach wymagała zmian organizacji przewozów na stacjach kopalnianych (jazdy manewrowe) oraz zmian sposobu ich ewidencjonowania w zintegrowanym systemie informatycznym, wspomagającym zarządzanie biznesowe. Specyfika sieci zarządcy i nowa organizacja przewozów pozwoliła na wydzielenie prac manewrowych od prowadzenia ruchu pociągowego, a przez to urealnienie opłat, ponoszonych przez przewoźników, którzy realizują przewozy kolejowe, w szczególności dokonują manewry, wymagające większego zaangażowania zasobów, będących w dyspozycji zarządcy. Powyższe zmiany nie wpłynęły jednak niekorzystnie na koszty całkowite.

Przekwalifikowanie 33,76% usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej powoduje spadek o 41,54% kosztów ich świadczenia na korzyść usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował prace eksploatacyjną w wysokości ████████ pockm,

mniejszą o 43,60% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011 (██████ pockm) oraz mniejszą o 35,78% od wykonanej w 2010 r. (██████ pockm).

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Z danych przesłanych przez zarządców wynika, że 98,58% planowanej na 2012 r. 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 Infra SILESIA S.A. w planowanej do udostępnienia długości i ilości tras pociągów (pociągakilometry) przez wszystkich zarządców w Polsce w 2012 r., wyniesie 0,12%, co pozwala umieścić zarządcę, łącznie z CTL Maczki – Bór S.A. i „Kopalnią Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., na trzecim miejscu wśród wszystkich zarządców infrastruktury.

### **Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

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

1. zróżnicowaniu stawki jednostkowej tylko w zależności od całkowitej masy brutto pociągu, z uwagi na fakt, iż zarządca określił tylko jedną kategorię linii kolejowej,
2. określeniu części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i pracy eksploatacyjnej,
3. przyjęciu współczynników różnicujących część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich, w zależności od przedziału masy brutto pociągu,

4. określeniu przez zarządcę, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich,
5. wyznaczeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i części stawki wynikającej z kosztów pośrednich, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie i przyjęte współczynniki.

### **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.

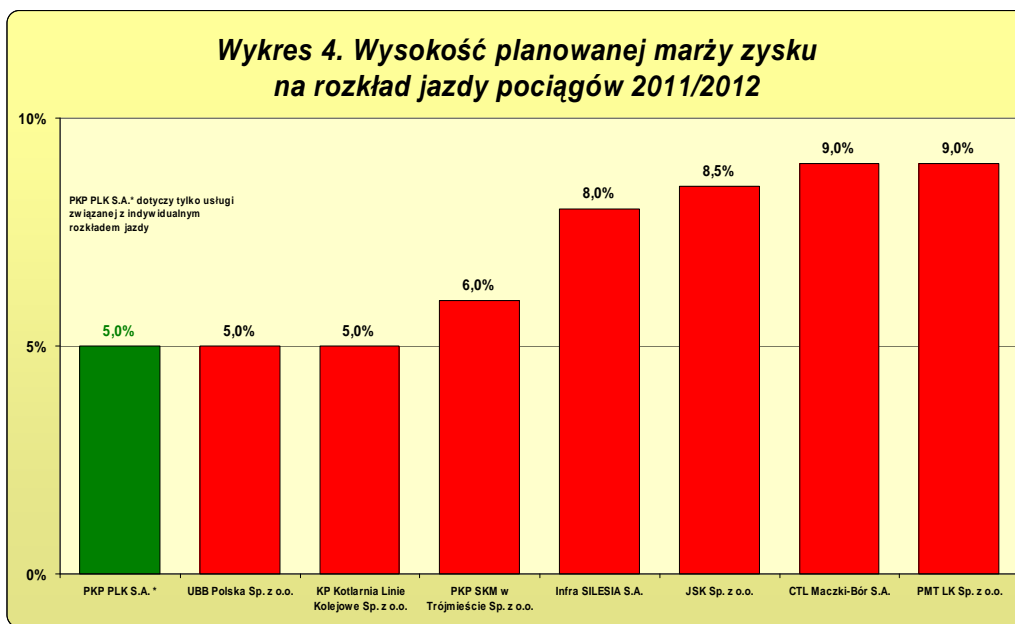
Zarządca oświadczył, że nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej, w celu: rozwijania nowych usług, korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpiły oszczędności kosztów zarządzania, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy.

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, o którym mowa w §11 pkt 1 rozporządzenia.

Każdy zarządca infrastruktury, zgodnie z §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%.

Zarządca Infra SILESIA S.A. oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 8% zmniejszoną w porównaniu do obowiązującego rozkładu jazdy pociągów o 20%. Planowana marża zysku jest jedną z wyższych wśród planowanych przez pozostałych zarządców na 2012 r. Wysokość stosowanej marży zysku przy naliczaniu opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej wynika z decyzji zarządczych akcjonariuszy, a także związana jest z koniecznością zwiększania prac remontowych i utrzymaniowych w celu zapewnienia ciągłego i bezpiecznego prowadzenia ruchu na zarządzanym obszarze kolejowym.

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

### Kategoryzacja linii kolejowych

Ze względu na usytuowanie infrastruktury kolejowej na terenach występowania czynnych szkód górniczych, a także obowiązujące przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987), maksymalna prędkość techniczna pociągów wynosi 40 km/godz., a linie kolejowe na tych terenach zakwalifikowane są do kategorii: „linii znaczenia miejscowego”. Respektując przytoczone wyżej uwarunkowania, zarządca przyjął analogicznie jak w latach ubiegłych, przedział dopuszczalnej prędkości technicznej:  $0 < V_{MAX} < 40$  km/godz, uwzględniając ostrzeżenia stałe oraz przedział średniodobowego natężenia ruchu pociągów:  $0 < N_{SR} < 40$ . Wszystkie linie zakwalifikował do jednej kategorii linii, oznaczając ją, jako „linia znaczenia miejscowego”. Obecna infrastruktura kolejowa jest pomniejszona, w porównaniu do poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, o 7 linii kolejowych, do których zarządca utracił tytuły prawne.

### Wpływ dotacji z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i środków z Funduszu Kolejowego na koszty udostępniania infrastruktury kolejowej

Zgodnie z 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 i nie przewiduje występować o dotacje i środki finansowe na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej z budżetu państwa i jednostek samorządu



terytorialnego lub Funduszu Kolejowego, o które musiałyby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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

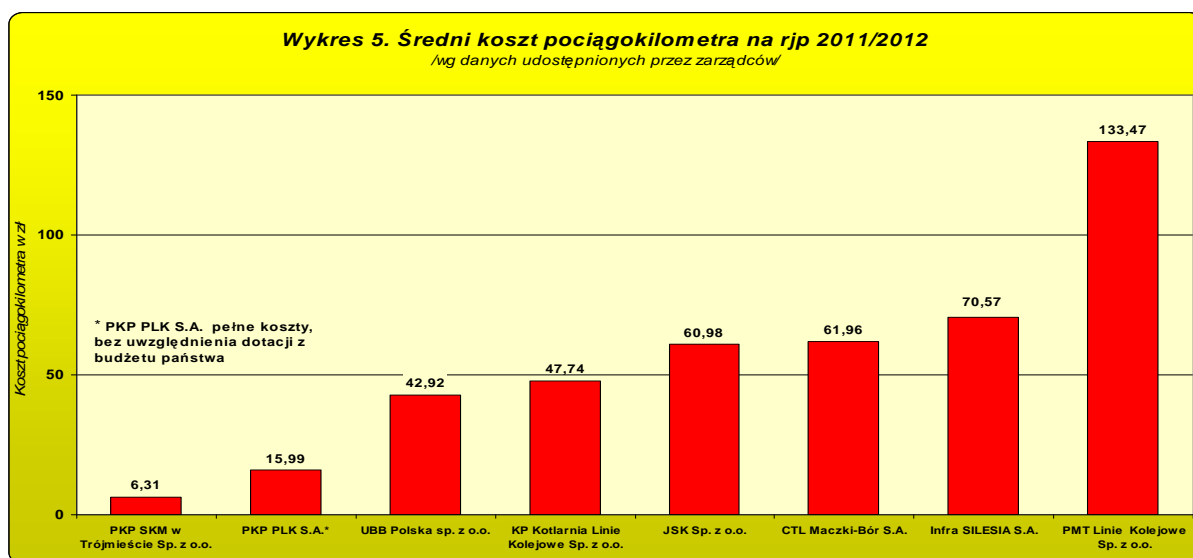
Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii, przy zachowaniu tych samych wielkości średniodobowego natężenia ruchu i takich samych przedziałów dopuszczalnej prędkości technicznej i dla takich samych przedziałów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

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

- średni koszt jednego pociągokilometra na rjp 2011/2012 wynosić będzie █████ zł, planowany wzrost o 3,64% w stosunku do wielkości analogicznie wyliczonej dla rjp 2010/2011, wynoszącej █████ zł;
- stawka jednostkowa dla pociągów towarowych wynosić będzie:
  - minimalna – 55,93 zł/pockm i stanowi wzrost o 2,72% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej 54,45 zł/pockm,
  - maksymalna – 74,87 zł/pockm i stanowi wzrost o 3,87% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011, wynoszącej 72,08 zł/pockm.

Zgodnie z oświadczeniem zarządcy, wprowadzenie zmian organizacji przewozów na stacjach kopalnianych oraz zmian sposobu ich ewidencjonowania w zintegrowanym systemie informatycznym wspomagającym zarządzanie biznesowe, spowodowało proporcjonalny spadek planowanych kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury o 41,54%, przy jednoczesnym spadku planowanej pracy eksploatacyjnej o 43,60%.

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

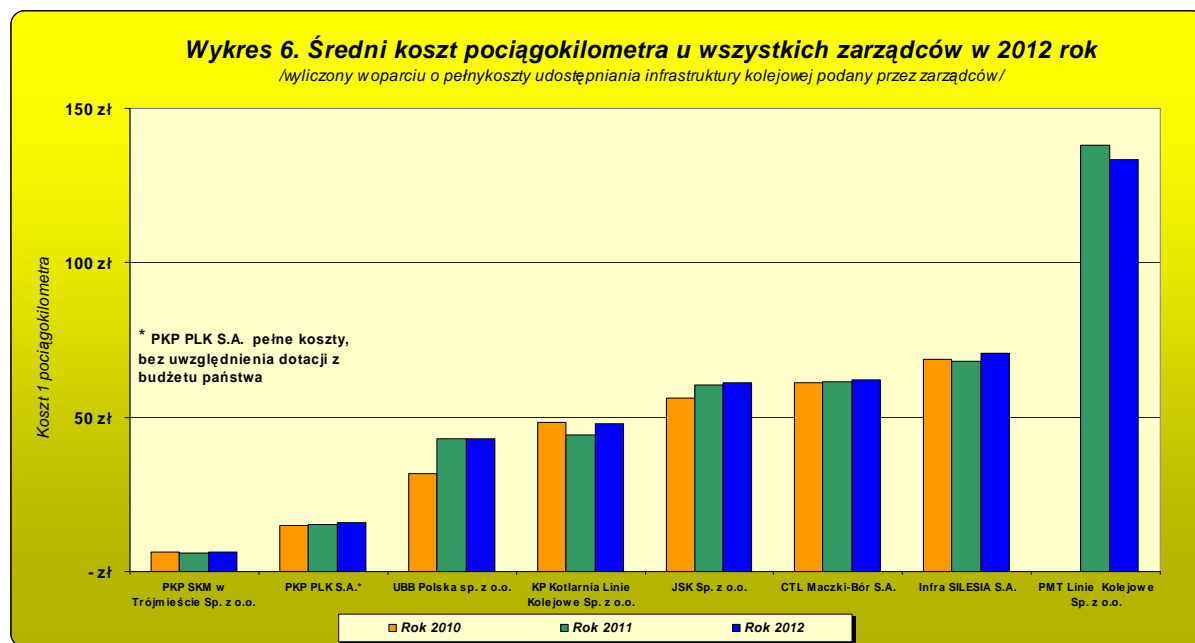


Źródło: Opracowanie własne UTK

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 Infra SILESIA S.A. w wysokości [ ] zł/pockm jest niższy jedynie od analogicznej wielkości określonej dla zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

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 Infra SILESIA S.A. utrzymuje się w latach 2010 – 2012 na zbliżonym poziomie i jest niższy jedynie od średniego kosztu planowanego przez zarządcę PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., natomiast wyższy od średniego poziomu pozostałych zarządców infrastruktury.

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

W związku ze zmianą sposobu ewidencjonowania kosztów w zintegrowanym systemie informatycznym zarządca dokonał zmiany oraz ujednoczenia mierników dla wszystkich świadczonych usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów. Zarządca przyjął dla powyższych usług jeden wspólny miernik stawki jednostkowej opłaty – zł/poc.

W związku z powyższym nie ma możliwości porównania wielkości planowanych stawek na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 do obowiązujących na rozkład jazdy 2010/2011.

Planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wyniosą:

- dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – 7,06 zł/poc. (obowiązująca stawka na rjp 2010/2011 wynosi 14,91 zł/km),
- dostęp do terminali rozładunkowych/bocznic – 70,57 zł/poc. (obowiązująca stawka na rjp 2010/2011 wynosi 34,13 zł/km),
- korzystanie z torów do formowania składów pociągów – 141,14 zł/poc. (obowiązująca stawka na rjp 2010/2011 wynosi 37,37 zł/godz.),
- korzystanie z torów postojowych – 8,47 zł/poc. (obowiązująca stawka na rjp 2010/2011 wynosi 6,87 zł/godz.).

W tym celu wyznaczenia wysokości stawek jednostkowych opłat zarządca określił przeliczeniową pracę eksploatacyjną dla powyższych usług na poziomie ██████ pockm, w tym:

- a. za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – ██████ pockm,
- b. za dostęp do terminali towarowych / bocznic – ██████ pockm,
- c. za korzystanie z torów do formowania składów – ██████ pockm,
- d. za korzystanie z torów postojowych – ██████ pockm.

Na podstawie przyjętej przeliczeniowej pracy eksploatacyjnej oraz kosztów związanych z jej świadczeniem zarządca określił średni koszt świadczenia jednej usługi. Wysokość stawki jednostkowej dla każdej świadczonej usługi zarządca uzależnił od średniego kosztu świadczenia jednej usługi oraz uśrednionej odległości dojazdu do każdego z urządzeń.

Przyjęcie dla wszystkich stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zmienionej, jednakowej jednostki miary oraz innej wielkości usług uniemożliwia określenie faktycznych zmian wysokości stawek jednostkowych.

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

Porównując planowane na rjp 2011/2012 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, w stosunku do obowiązującego „cennika”, stwierdzono utrzymanie planowanych wysokości stawek jednostkowych na obowiązującym poziomie, tj. za:

- prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru – stawka jednostkowa 56,30 zł/godz pracy,
- udostępnianie „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” – stawka jednostkowa 59,50 zł/szt,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów – stawka jednostkowa 1,90 zł/stronę.

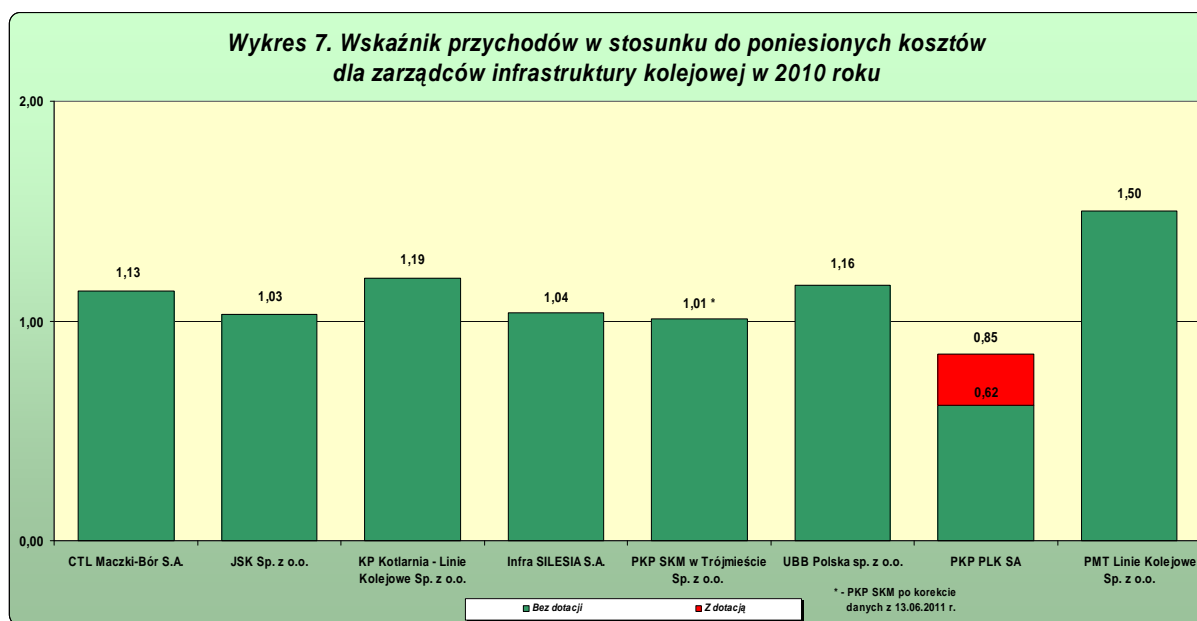
## **Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2010 roku**

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 udostępniania infrastruktury kolejowej w łącznej wysokości ██████████ zł, co stanowiło 80,53% zaplanowanych kosztów (██████████ zł), w tym:

- a. kosztów związanych ze świadczeniem usługi podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł, co stanowiło 80,14% zaplanowanych kosztów związanych ze świadczeniem tej usługi (██████████ zł), w tym:
  - kosztów bezpośrednich w wysokości ██████████ zł, co stanowiło 76,10% zaplanowanych kosztów (██████████ zł);
  - kosztów pośrednich w wysokości ██████████ zł, co stanowiło 92,52% zaplanowanych kosztów (██████████ zł),
- b. kosztów związanych ze świadczeniem usług podstawowych związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów w wysokości ██████████ zł, co stanowiło 109,52% zaplanowanych kosztów związanych ze świadczeniem tych usług (██████████ zł),
- c. kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych w wysokości █ zł, w porównaniu do zaplanowanych kosztów związanych ze świadczeniem tych usług (██████████ zł),
- d. pracy eksploatacyjnej w wysokości ██████████ pockm, co stanowiło 78,76% zaplanowanej pracy eksploatacyjnej (██████████ pockm).

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy Infra SILESIA S.A. wskaźnik ten wynosi 1,04 i jest na jednym z niższych poziomów wśród wszystkich zarządców prowadzących działalność udostępniania infrastruktury w 2010 r. i plasuje się pomiędzy JSK Sp. z o.o. (1,04) i CTL Maczki – Bór S.A. (1,13).

Wysokość wskaźnika pokazuje, że pobrane przez zarządcę od przewoźników kolejowych opłaty za zrealizowaną pracę eksploatacyjną pokrywają koszty zarządcy poniesione w wyniku udostępnienia tras pociągów.

**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:**

- 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;
- 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 zarządcy Infra SILESIA S.A.

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 Infra SILESIA S.A. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012:

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury
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.).

Otrzymuje:

Infra SILESIA S.A.  
ul. Kłokocińska 51  
44 – 251 Rybnik

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. na rjp 2011/2012**

**I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej**

**1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w zł/pocmk - pociągi towarowe**

<b>Całkowita masa brutto pociągu [t]</b>	<b>kategoria linii [1]</b>
<b>0&lt;M≤150</b>	<b>55,93</b>
<b>150&lt;M≤500</b>	<b>65,30</b>
<b>500&lt;M≤1100</b>	<b>70,57</b>
<b>1100&lt;M≤1500</b>	<b>71,74</b>
<b>1500&lt;M≤2100</b>	<b>73,69</b>
<b>M&gt;2100</b>	<b>74,87</b>

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

<b>Lp.</b>	<b>Nazwa usługi</b>	<b>Miernik</b>	<b>Stawka jednostkowa [zł]</b>
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	zł/poc.	<b>7,06</b>
2	Dostęp do terminali towarowych/bocznicy	zł/poc.	<b>70,57</b>
3	Korzystanie z torów do formowania składów pociągów	zł/poc.	<b>141,14</b>
4	Korzystanie z torów postojowych	zł/poc.	<b>8,47</b>

## II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru	zł/godz.	<b>56,30</b>
2	Udostępnienie "Regulaminu..." w formie papierowej	zł/szt.	<b>59,50</b>
3	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	zł/stronę	<b>1,90</b>