



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jaroszyński

D E C Y Z J A Nr TRM-9110-07/11

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 dla pociągów towarowych, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i 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 PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. z siedzibą w Polkowicach na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji

oraz

odmawiam zatwierdzenia

stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

- **za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich, przedstawionych w tabeli Nr 6 we wniosku oraz**
 - **za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, tj. za korzystanie z peronów, przedstawionych w pkt. 1 dokumentu – „Kalkulacja opłat podstawowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów”,**
- przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK w dokumencie zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. z siedzibą w Polkowicach pod nazwą: „Kalkulacja stawek jednostkowych oraz opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2011/2012”, ze względu na ich niezgodność z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy oraz §8, §12 i §13 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.**

UZASADNIENIE

Pismem PMT LK/746/2011 z dnia 18 kwietnia 2011 r. zarządca infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. wystąpił, zgodnie z §16 rozporządzenia, z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., wszczynając tym samym postępowanie administracyjne.

W dniu 19 maja 2011 r. pismem PMT LK/923/2011 z dnia 17 maja 2011 r. zarządca przesłał poprawioną wersję kalkulacji stawek na rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

W dniu 22 czerwca 2011 r. pismem nr TRM4-9110-15.1/JG/11 wezwano zarządcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień i uzupełnienia braków w terminie do 30 czerwca 2011 r.

W wyznaczonym terminie zarządca nie przesłał żądanych wyjaśnień i uzupełnień. W związku z tym, wniosek rozpatrzono w oparciu o złożone wcześniej informacje.

Zgromadzone dokumenty w trakcie przeprowadzonego postępowania w przedmiocie wniosku zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zostały zweryfikowane. Sprawdzono sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłat na podstawie przyjętych do kalkulacji zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej, nie badając informacji źródłowych.

Podczas weryfikacji wniosku stwierdzono:

Kalkulacja stawek jednostkowych opłat na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia

Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty:

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

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych i pasażerskich, zgodnie z §7 rozporządzenia.

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

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

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w §8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, ponieważ nie planuje 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 dwóch kategorii linii. Stawka rośnie wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

Zarządca zestawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w tablicach, w sposób zgodny z §8 ust. 4 rozporządzenia.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 pkt 3 Załącznika do ustawy, obejmujące korzystanie ze: stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń.

W związku z tym, że zarządca nie posiada stacji rozrządowych, torów za- i wyładunkowych oraz nie posiada pracowników zatrudnionych na stanowiskach ustawiacza i manewrowego, nie skalkulował stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do tych urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawił natomiast stawkę jednostkową opłaty za dostęp do stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, tj. do peronów, na infrastrukturze kolejowej do której nie przedstawił umów potwierdzających władanie.

Zarządca nie określił stawek jednostkowych za usługi dodatkowe, o których mowa w części II załącznika do ustawy, gdyż oświadczył, że nie przewiduje pobierania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 11.

Zarządca nie skorzystał z prawa 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 przyznawania ulg w opłacie podstawowej w celu rozwijania nowych usług, w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpiły oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową zarządcy.

Zarządca nie przewiduje stosowania zwiększania stawek jednostkowych opłat, dla pociągów dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu, w związku z tym nie dołączył do projektu stawek zasad ich stosowania.

Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

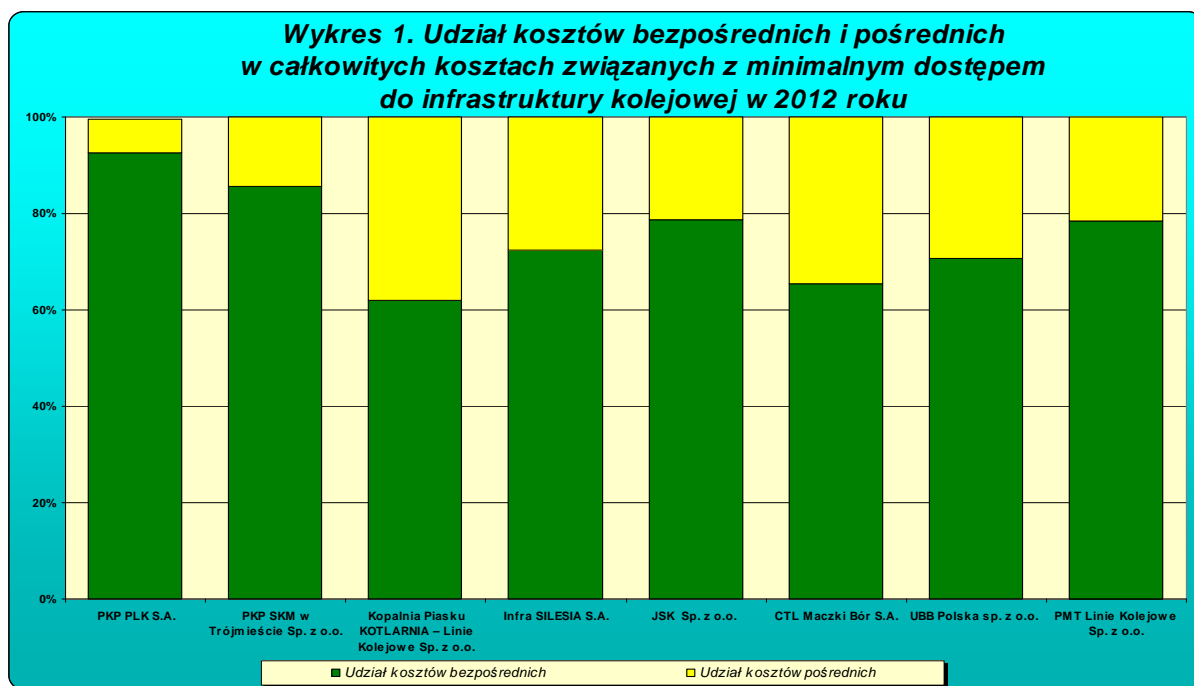
Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone zostały w oparciu o planowane koszty w łącznej wysokości ██████████ zł, związane z udostępnianiem infrastruktury, jakie poniesie zarządca w 2012 r. w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów.

W kwocie tej:

- a. ██████████ zł – to koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyższe o 13,64% w porównaniu do planowanych na rjp 2010/2011 i wynoszących ██████████ zł oraz wyższe o 25,70% w stosunku do wykonania w 2010 r. wynoszącego ██████████ zł, w tym:

- koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 12,79% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe o 39,57% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł), w tym koszty:
 - utrzymania w wysokości ██████████ zł, wyższe o 0,66% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz wyższe od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł);
 - koszty prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł, wyższe o 28,15% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł), oraz wyższe o 6,03% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł);
 - koszty pośrednie w wysokości ██████████ zł, wyższe o 16,86% od planowanych na rjp 2010/2011 (██████████ zł) oraz niższe o 7,86% od wykonanych w 2010 r. (██████████ zł),
- b. ██████████ zł – to koszty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,
- c. zarządca nie wyodrębnił kosztów na usługi dodatkowe określone w cz. II załącznika do ustawy gdyż oświadczył, że nie ma możliwości ich realizacji.

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



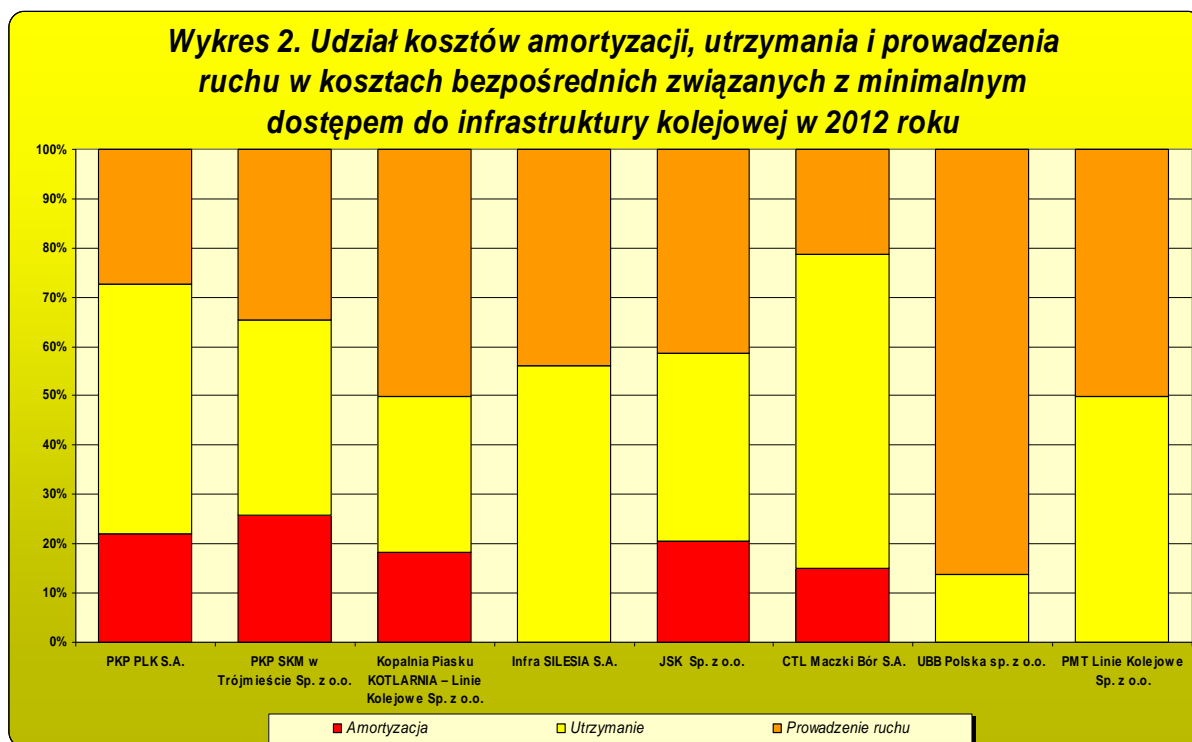
Źródło: Opracowanie własne UTK

Udział kosztów bezpośrednich w całkowitych planowanych kosztach usług związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury wynosi u zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. 78,56% i plasuje się pomiędzy Infra SILESIA S.A. (72,34%) i JSK Sp. z o.o. (78,75%).

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%.

Udział kosztów pośrednich planowany przez zarządcę w wysokości 21,44% jest na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców (od 6,85% dla PKP PLK S.A. do 38,12% dla „Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o.).

Koszty bezpośrednie przyjmowane przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury obejmują: koszty amortyzacji, utrzymania oraz prowadzenia ruchu kolejowego. Udziały powyższych kosztów w kosztach bezpośrednich, dla każdego z zarządców, przedstawione są na poniższym **Wykresie 2.**



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. udział kosztów utrzymania w kosztach bezpośrednich w wysokości 49,86% sytuuje się pomiędzy udziałami zarządców: PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. (39,53%) i PKP PLK S.A. (50,81%) i jest na średnim poziomie wśród wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej (od 13,87% dla UBB Polska sp. z o.o. do 63,71% dla CTL Maczki – Bór S.A.).

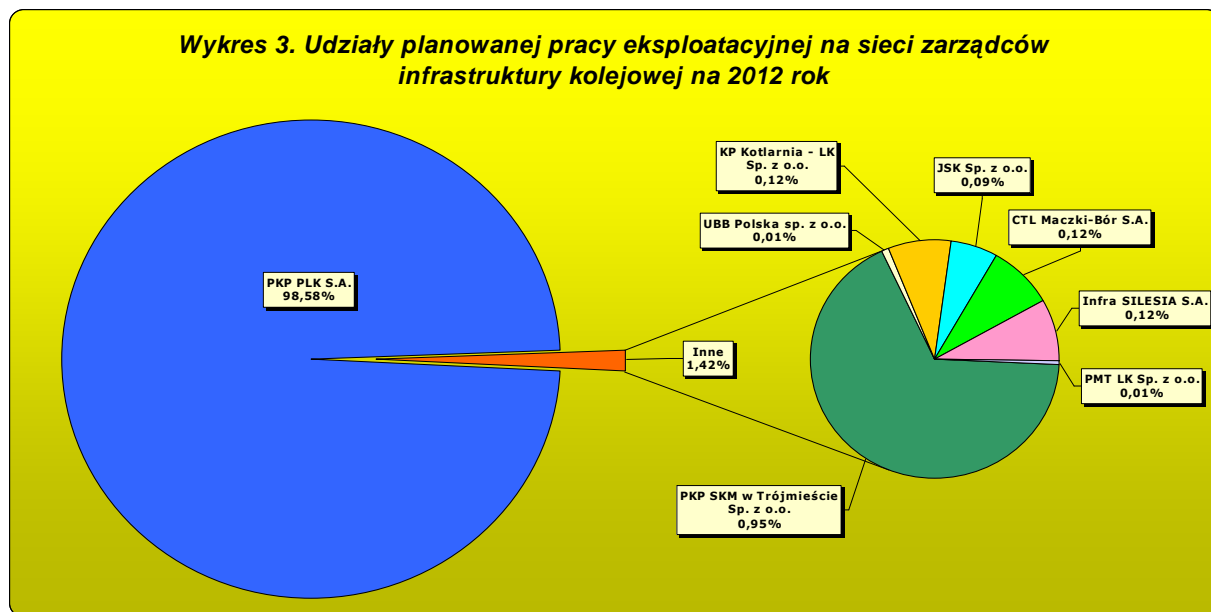
Planowane koszty prowadzenia ruchu stanowiąc będą 50,14% kosztów bezpośrednich i będą na podobnym poziomie jak dla zarządcy „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o. (50,18%).

Według złożonego przez zarządcę PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. oświadczenia wszystkie środki trwałe używane są na podstawie umowy dzierżawy. Zarządca nie posiada w ewidencji księgowej środków trwałych. W związku z powyższym koszty amortyzacji nie zostały ujęte w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Zarządca, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zaplanował pracę eksploatacyjną dla przewozów w pociągach

towarowych w wysokości [redacted] pociągokilometrów, wyższą o 17,69% w porównaniu do planowanej na rjp 2010/2011 wynoszącej [redacted] pociągokilometrów i na poziomie wykonania w 2010 r. wynoszącego [redacted] pockm. Przyjęta do kalkulacji wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej wynika m.in. ze sprzedanych w roku 2010 tras pociągów towarowych, jak również z zapotrzebowania przewoźników na przewozy na 2012 rok.

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Z danych przesłanych przez zarządców wynika, że 98,58% planowanej na 2012 rok pracy eksploatacyjnej wykonana zostanie na sieci głównego zarządcy PKP PLK S.A. Pozostali zarządcy realizować będą łącznie 1,42% planowanej pracy eksploatacyjnej (od 0,01% - UBB Polska sp. z o.o. i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. do 0,12% - „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A. i Infra SILESIA S.A.).

Udział zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. w planowanej do udostępnienia długości i ilości tras pociągów (pociągokilometry) przez wszystkich zarządców w Polsce w 2012 roku, wyniesie 0,01%.

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 części stawki wynikającej z kosztów bezpośrednich i pracy eksploatacyjnej,
2. przyjęciu współczynników różnicujących część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich, w zależności od przedziału masy brutto pociągu,
3. określeniu przez zarządcę, w oparciu o przyjęte współczynniki, części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów pośrednich,
4. wyznaczeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez sumowanie składowych wynikających z części stawki jednostkowej określonej

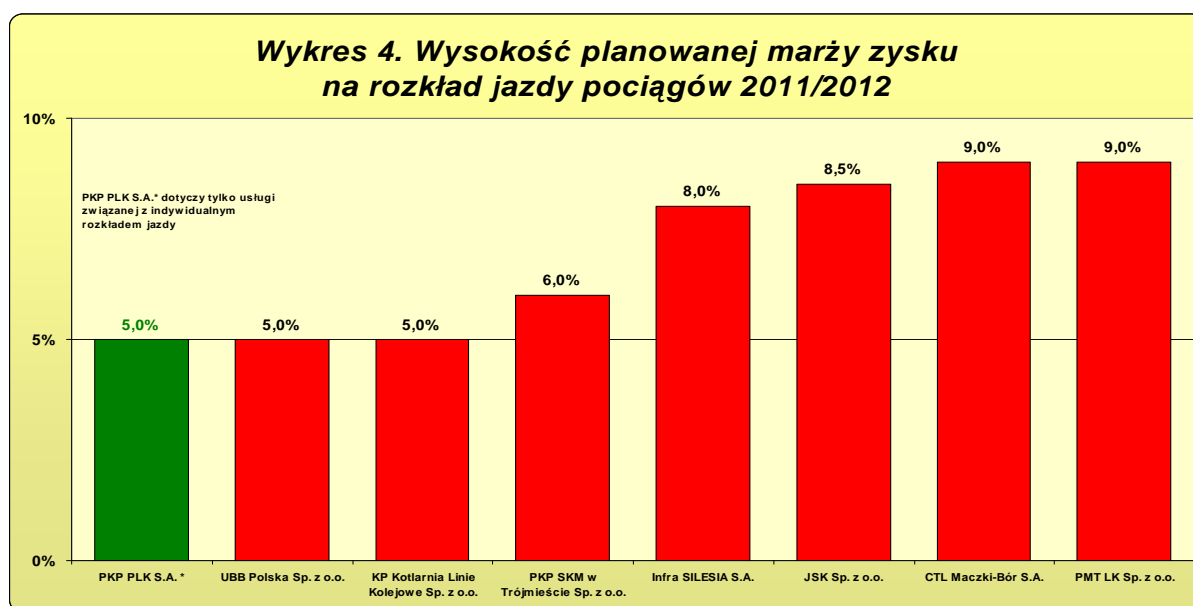
w oparciu o koszty bezpośrednie i części stawki, zróżnicowanej w zależności od masy brutto pociągów, wyliczonej w oparciu o koszty pośrednie i przyjęte współczynniki.

Zasady pobierania opłat

Na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy zarządca ma prawo przyznawania ulg w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu rozwijania nowych usług kolejowych, w celu korzystania z linii kolejowej o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpią oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

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%.

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



Źródło: Opracowanie własne UTK

Zarządca PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. oświadczył, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia będzie stosował marżę zysku w wysokości 9%. Planowana marża zysku będzie jedną z wyższych wśród stosowanych przez wszystkich zarządców w 2012 roku.

Wysokość planowanej 9% marży zysku wynika z przyjętych założeń strategicznych Spółki.

Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca określił dwie kategorie linii kolejowych uwzględniając następujące parametry:

- dla linii o znaczeniu miejscowym i oznaczonej jako [1]:
 - dopuszczalna prędkość techniczna do 20 km/godz.,
 - średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 7.
- dla linii pierwszorzędnej i oznaczonej jako [2]:
 - dopuszczalna prędkość techniczna 20 – 40 km/godz.,
 - średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 13.

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

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.

Według złożonego oświadczenia, zarządca twierdzi, iż nie występował o dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego, jak również nie przewiduje innych środków o wysokości których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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

W myśl §8 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia zarządca przedłożył do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oddzielnie dla pociągów towarowych i pasażerskich.

Zarządca przedstawił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla dwóch kategorii linii i ośmiu przedziałów mas brutto pociągów. Aktualnie obowiązujący, w „cenniku” na rjp 2010/2011, przedział masy brutto 0 – 400 ton, został podzielony na trzy przedziały: 0 – 80, 80 – 160 i 160 – 400 ton. Podyktowane to zostało planowanymi przewozami pasażerskimi na linii Wrocław – Trzebnica. Pozostałe przedziały mas brutto pozostały bez zmian.

Przedstawiona we wniosku kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oparta została o planowane koszty udostępniania dwóch linii po których odbywać się będzie wyłącznie ruch towarowy, a przyjęta praca eksploatacyjna dotyczy planowanych przewozów towarowych.

Zarządca, według złożonego oświadczenia, w 2012 r. planuje prowadzenie ruchu pasażerskiego i towarowego na wyodrębnionych dla każdego rodzaju pociągów, o których mowa w §7 rozporządzenia, infrastrukturach. Po liniach nr 971 i 972 planowany jest wyłącznie ruch towarowy (jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów 2010/2011), a po linii nr 326 Wrocław – Trzebnica planowany jest wyłącznie ruch pasażerski.

Zarządca nie przedstawił dokumentów potwierdzających prawo do zarządzania linią nr 326 na której ma się odbywać ruch pasażerski.

Zarządca nie przedstawił planowanych kosztów udostępniania linii nr 326 niezbędnych do kalkulacji stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich. Przedstawione we wniosku stawki jednostkowe opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich skalkulowane zostały w oparciu o planowane koszty i pracę eksploatacyjną dla linii kolejowych, po których odbywać się będzie wyłącznie ruch towarowy, a nie jest planowany ruch pasażerski. Taki sposób kalkulacji jest niezgodny z art. 33 ust. 2 ustawy.

W związku z powyższym odmówiono zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich z uwagi na nieprzedłożenie w terminie, pomimo wezwania do uzupełnienia braków, dokumentów potwierdzających tytuł prawny PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. do zarządzania linią kolejową nr 326 Wrocław – Trzebnica dla ruchu pasażerskiego.

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

- a. średni koszt pociągokilometra na rjp 2011/2012 wynosić będzie [] zł i będzie niższy o 3,45% od planowanego na rjp 2010/2011, wynoszącego [] zł.;
- b. w związku z podzieleniem najniższego przedziału mas brutto pociągów (0 – 400 ton), obowiązującego w rozkładzie jazdy pociągów 2010/2011 na trzy przedziały: (0 – 80), (80 – 160) i (160 – 400 ton) oraz idącymi za tym zmianami współczynników korygujących uzależniających wysokość stawki od masy brutto pociągu, nastąpiły zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

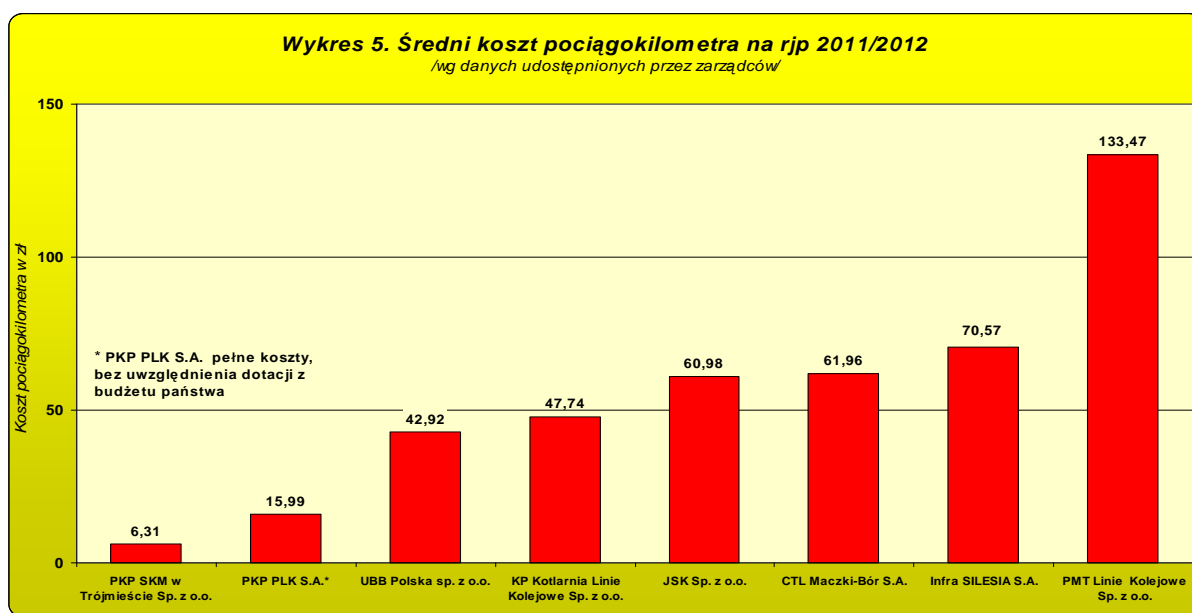
Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 dla pociągów towarowych będzie wynosić:

- 0 – 80 ton – 4,00 zł/pockm,
- 80 – 160 ton – 33,67 zł/pockm,
- 160 – 400 ton – 46,71 zł/pockm.

Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla przedziału masy brutto pociągu 0 – 400 ton, na rozkład jazdy pociągów 2010/2011 dla pociągów towarowych wynosiła 34,56 zł/pockm;

- c. maksymalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej będzie wynosić – 190,12 zł/pockm.

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

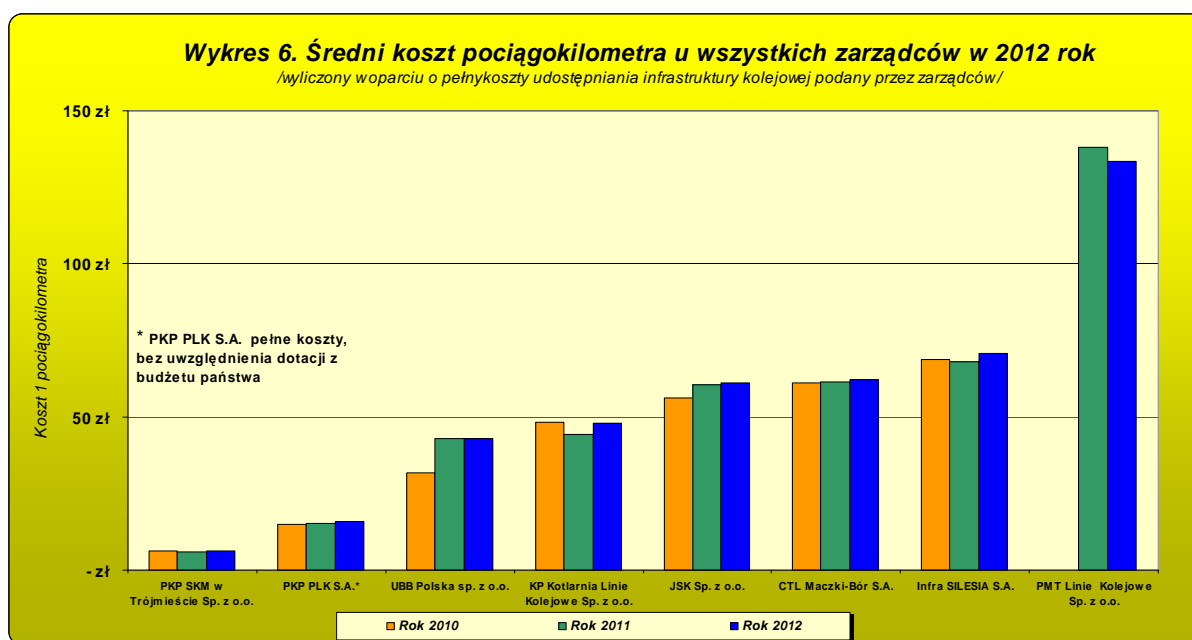


Źródło: Opracowanie własne UTK

Średni koszt pociągokilometra, określony na podstawie przyjętych przez zarządców do kalkulacji stawek jednostkowych opłat planowanych kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury oraz wielkości pracy eksploatacyjnej, zawiera się pomiędzy [redacted] zł/pockm dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. a [redacted] zł/pockm dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

Średni koszt pociągokilometra, planowany na 2012 r. przez zarządcę PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., w wysokości [redacted] zł/pockm jest najwyższy wśród wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę kolejową.

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 PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., który rozpoczął działalność w końcu 2010 r. uległ obniżeniu o 3,45%, lecz pomimo tego jest znacznie wyższy od średniego kosztu pociągokilometra u pozostałych zarządców.

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

Zarządca oświadczył, że zgodnie z zawartą umową pomiędzy właścicielem linii nr 326 Wrocław – Trzebnica a zarządcą, PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. będzie pobierać opłatę za korzystanie przez przewoźników kolejowych z peronów wg stawki 1,07 zł/min postoju, skalkulowanej przez właściciela linii w oparciu o planowane na 2012 r. koszty utrzymania peronów w wysokości [redacted] zł i prognozowany czas zatrzymania pociągów przy krawędzi peronowej w wysokości [redacted] min.

Z uwagi na fakt nie przedłożenia dokumentów potwierdzających tytuł prawny PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. do zarządzania linią kolejową nr 326 Wrocław – Trzebnica stawka jednostkowa opłaty podstawowej za korzystanie z krawędzi peronowej także nie może zostać zatwierdzona.

Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2010 r.

W związku z przyjęciem w 2009 r. do stosowania w Urzędzie Transportu Kolejowego *Procedury zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej*, zażądano od zarządców dołączania do wniosków o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat, informacji o poniesionych kosztach i wykonanej pracy eksploatacyjnej za ostatni zamknięty rok.

Na podstawie przedłożonych w trakcie postępowania administracyjnego dokumentów stwierdzono poniesienie przez zarządcę w 2010 r. kosztów związanych z udostępnieniem infrastruktury w łącznej wysokości [REDACTED] zł, w tym:

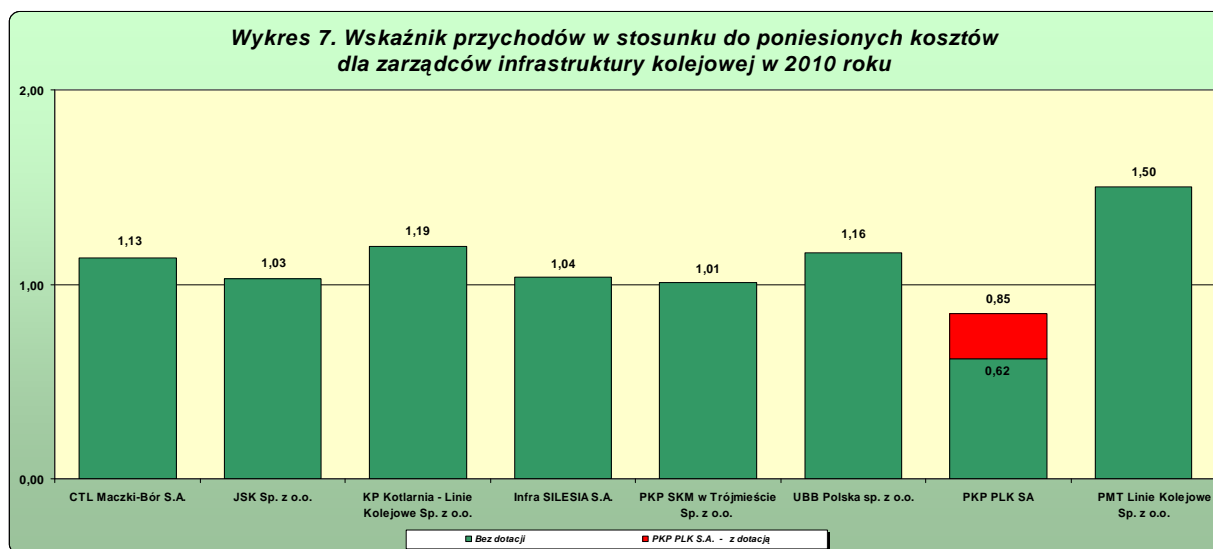
- kosztów bezpośrednich w wysokości [REDACTED] zł, a w tym:
 - kosztów utrzymania w kwocie [REDACTED] zł,
 - kosztów prowadzenia ruchu w kwocie [REDACTED] zł,
- kosztów pośrednich w wysokości [REDACTED] zł.

Wykonana w 2010 r. praca eksploatacyjna w wysokości [REDACTED] pockm dotyczyła przewozów towarowych.

Z uwagi na brak urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz brak świadczonych usług dodatkowych zarządca nie wykazał wielkości poniesionych kosztów i wykonanych usług.

W związku z tym, że zarządca rozpoczął działalność w 2010 r. brak jest możliwości porównania wykonanych kosztów i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej do wielkości zaplanowanych na ten okres.

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 charakteryzujący efektywność działań zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., w odniesieniu do pozostałych zarządców, przedstawiono na **Wykresie 7**.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Dla zarządcy PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. wskaźnik ten za 2010 r. wynosi 1,50 i jest najwyższy wśród wszystkich zarządców infrastruktury.

Wysokość wskaźnika pokazuje, że pobrane opłaty przez zarządcę za zrealizowaną przez przewoźników pracę eksploatacyjną przewyższyły znacznie koszty 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 jest:

- dokonanie szczegółowej analizy planowanych na następne rozkłady jazdy pociągów kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej oraz prognozowanych wielkości pracy eksploatacyjnej, w celu dostosowania się do przepisu art. 33 ust. 2 ustawy, mówiącego o obowiązku ustalania opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu kosztów jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;
- optymalizacja wysokości doliczanej przez zarządcę do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury marży zysku 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;
- ściślejsza współpraca z przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z infrastruktury zarządcy, przy planowaniu kolejnych „cenników”.

Mając na względzie powyższe, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję jak w sentencji.

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. 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

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:

PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
ul. Kopalniana 9
59-101 Polkowice

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez
przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej
PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. 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**

Lp.	Całkowita masa brutto pociągu [t]	kategoria linii [1]	kategoria linii [2]
1	$0 < M \leq 80$	4,00	4,92
2	$80 < M \leq 160$	33,67	36,87
3	$160 < M \leq 400$	46,71	49,02
4	$400 < M \leq 800$	100,10	109,60
5	$800 < M \leq 1200$	133,47	142,54
6	$1200 < M \leq 1600$	149,49	154,67
7	$1600 < M \leq 2100$	170,84	178,89
8	$M > 2100$	185,52	190,12