

Warszawa, dnia 25 listopada 2015 r.



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**  
*Krzysztof Dyl*

DRRK-WKL.730.15.2015.JG

**Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.**  
ul. Budowlanych 77  
80-298 Gdańsk

### **DECYZJA**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 33 ust. 7, 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z siedzibą w Gdańsku z 21 września 2015 r. Nr PKM/FE/070/22/15 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015,

### **ZATWIERDZAM**

**stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 21 września 2015 r. Nr PKM/FE/070/22/15 przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z siedzibą w Gdańsku w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015:**

- I. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,**
- II. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.**

### **UZASADNIENIE**

#### **Stan faktyczny:**

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z siedzibą w Gdańsku, zwanej dalej „Zarządcą” lub „Spółką”, z 21 września 2015 r. Nr PKM/FE/070/22/15, zwany dalej „wnioskiem”, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 31

z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, zwany dalej „rjp 2014/2015”.

2. Odpis z Krajowego Rejestru Sądowego z 21 września 2015 r. Nr 0000365210.
3. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.3.PW.
4. Pismo Prezesa UTK z 6 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.4.JG.
5. Pismo Prezesa UTK z 22 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.5.AG.
6. Informacja z 3 sierpnia 2015 r. opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, dotycząca kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zwana dalej „Informacją Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r.” (<http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposob-okreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html>).
7. Pismo Zarządcy z 15 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/26/15.
8. Pismo Zarządcy z 22 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/27/15.
9. Pismo Zarządcy z 27 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/28/15 wraz z załącznikami: Aneks do opracowania Europejskiego Banku Inwestycyjnego przy współpracy z Komisją Europejską, Railway Project Appraisal Guidelines, zwanego dalej „RAIPAG” oraz wersją jawną wniosku Zarządcy.
10. Pismo Prezesa UTK z 3 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.10.JG.

Zarządca, wypełniając przepis art. 33 ust. 7 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym przedłożył przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) w ramach rjp 2014/2015 wraz z ich kalkulacją, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788 ze zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”.

W dniu 3 sierpnia 2015 r. opublikowana została na stronie internetowej UTK Informacja Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r. dotycząca kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w szczególności opłat za dostęp i korzystanie z urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Pismem z dnia 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.15.2015.2.PW Prezes UTK, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 k.p.a., w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015.

Pismem z 6 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.15.2015.4.JG Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku oraz udzielenia dodatkowych informacji.

W odpowiedzi, pismem z 15 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/26/15, Zarządca przedstawił żądane wyjaśnienia.

Pismem z 22 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/27/15 Zarządca poinformował o wdrożeniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015 909 z 12 czerwca

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”, do 3 lipca 2017 r.

Pismem z 22 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.15.2015.5.AG Prezes UTK poinformował Zarządcę o przewidzianym terminie załatwienia sprawy.

Pismem z 27 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/28/15 Zarządca przedłożył Aneks B do RAILPAG oraz wersję jawną wniosku o zatwierdzenie stawek.

Pismem z 3 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.15.2015.4.JG Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

### **W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:**

Centralnym organem administracji rządowej, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK.

Zasada lojalności, sformułowana w art. 4 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu UE (9.5.2008 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C115/47), zwanego dalej „TFUE”, zobowiązuje Prezesa UTK, jako organ administracji państwowej, do stosowania, przy uwzględnieniu orzecznictwa UE, prounijnej interpretacji prawa krajowego w świetle tekstów i celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia Jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE L 343/32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, aby osiągnąć rezultat zgodny z prawem unijnym. Nawet, gdy dyrektywa 2012/34/UE nie została wdrożona, należy ją interpretować, biorąc pod uwagę cel i ducha dyrektywy. Z art. 288 akapit 3 TFUE wynika, że dyrektywa wiąże państwo członkowskie, jednakże swoboda wyboru środków służących uzyskaniu rezultatu, jaki ma być osiągnięty, pozostawiona jest organom krajowym państwa, do którego dyrektywa jest kierowana, z zastrzeżeniem jednak uwzględniania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, dotyczącego danego aktu prawnego, ponieważ formułuje ono wiążące wskazania interpretacyjne.

Wskazuje się, że 30 maja 2013 r. zapadł, uwzględniony przy tworzeniu rozporządzenia UE, wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu, zwanego dalej „TSUE”, z dnia 30 maja 2013 r., sygn. akt C-512/10, o stwierdzenie uchybień państwa członkowskiego ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z którym:

*„Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie*

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

*infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.*”.

TSUE stwierdził w przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.UE L 75/29), zwanej dalej „dyrektywą 2001/14/WE”, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie TSUE, dyrektywa 2001/14/WE nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa UE nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa UE państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

W opinii zawartej w wyżej wymienionym wyroku TSUE stwierdzono także, że koszty bezpośrednie, obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), zwanym dalej „rozporządzeniem MI”, związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Podobnie amortyzacja, określona w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia MI, liczona zgodnie z zasadami rachunkowości nie może być uznana w całości, ale tylko w części, w jakiej jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia MI, TSUE stwierdził, że nie mają one żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. W pkt. 85 uzasadnienia wyroku TSUE stwierdzono, że przepisy ww. rozporządzenia prowadzą do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, stwierdzono niezastosowanie się do art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, który stanowi, że państwa członkowskie ustalą zasady do zapewnienia, w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie, bilansowania się dochodów z opłat za infrastrukturę, nadwyżek z innych rodzajów działalności handlowej i finansowania przez Państwo z jednej strony oraz wydatków na infrastrukturę z drugiej strony. Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat, zgodnie z art. 7 i 8 wyżej wymienionej dyrektywy, państwo członkowskie



może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

Rozporządzenie UE, wydane 16 czerwca 2015 r., w związku z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, zobowiązuje Zarządcę do bezpośredniego wywiązywania się w całości z zawartych w nim przepisów prawa.

Jednakże, zgodnie z przywołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury kolejowej może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy 2012/34/UE, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem jednak wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Informacje na temat wejścia w życie rozporządzenia UE i wynikających z niego nowych obowiązków i uprawnień zarządców infrastruktury kolejowej Prezes UTK zamieścił na stronie internetowej Urzędu.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 22 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/27/15.

Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenie PL, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia UE i dyrektywy 2012/34/UE.

Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Przepis art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi”.

Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, pobiera się odrębnie opłatę za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (pkt 1) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2).

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Na podstawie art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 5 z 31

Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia PL pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

Na podstawie § 7 ust. 2 rozporządzenia PL stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

W ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pockm.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

- 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 6 z 31

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia PL stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie;
- 5) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia PL planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednich, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Jednakże, zgodnie z § 1 rozporządzenia zmieniającego PL i w konsekwencji ust. 8a rozporządzenia PL, jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Powyższe stanowi wypełnienie przesłanki z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, stanowiącej, że wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne albo jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia PL planowana wysokość kosztów bezpośrednich, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia PL składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, przyjmuje wartość 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym;
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

W myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 7 ust. 14 rozporządzenia PL wskazuje, że zarządca może odstąpić od badania rynku, o którym mowa w ust. 11, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem

wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynosi 0 zł/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów.

W myśl § 7 ust. 17 rozporządzenia PL stawki jednostkowe, określone według rodzaju wykonywanych przewozów, zarządca zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny – kategorii linii kolejowych.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia PL traktuje, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje koszty bezpośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na względzie cele dyrektywy 2012/34/UE, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej UTK stanowisko w sprawie kosztów kwalifikowanych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, informując, jak poniżej.

W odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy, należy zauważyć, że dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, przyjmuje określenie „obiekt infrastruktury usługowej”. W ślad za tym, opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34/UE oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Przepis ten określa sposób ustalenia górnej granicy opłat, jakie mogą być pobierane za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Wymienione powyżej przepisy § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE nie wykluczają zatem możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach, przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, o których w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie w zakresie zastosowania rozsądnego zysku, należy odnieść się do przepisów w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Reasumując, opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy kalkulować, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów bezpośrednich według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

W myśl art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

Przepis § 7 ust. 23 rozporządzenia PL stanowi, że zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej:

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust.11;



- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

Stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia PL, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1) projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia PL.

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2–6, art. 34, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na uwadze powyższe oraz kierując się przesłankami prawa UE, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015.

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową o długości linii 34 890 km, normalnotorowych, nieelektryfikowanych, kategorii VII P, których prędkość maksymalna wynosi 120 km/godz. dla pociągów pasażerskich i 80 km/godz. dla pociągów towarowych, w skład której wchodzi:

- linia kolejowa Nr 248, dwutorowa o długości 3 534 km,
- linia kolejowa Nr 253, jednotorowa o długości 1 356 km,
- przystanki osobowe, z których trzy (Gdańsk-Osowa, Gdynia-Stadion i Gdynia-Karwiny) są jeszcze w budowie i nie zostały uwzględnione w projekcie stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – za dostęp i korzystanie z peronów – przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

#### **A. PLANOWANA BAZA KOSZTOWA PRZYJĘTA DO KALKULACJI STAWEK JEDNOSTKOWYCH OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

Planowana na 2015 r. baza kosztów bezpośrednich, przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w ramach rjp 2014/2015 została wyznaczona z wykorzystaniem bazy kosztowej, planowanej na 2015 r. z uwzględnieniem:

- zawartych umów dotyczących świadczenia usług,
- przeciętnych cen dostaw i usług dostępnych na rynku,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 9 z 31

- wynagrodzeń zatrudnionych pracowników związanych z eksploatacją infrastruktury kolejowej,
- wydatków związanych z funkcjonowaniem Zarządcy w 2014 r. i w 2015 r.,
- wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągu, w przypadku amortyzacji przy wykorzystaniu informacji zawartych w [REDACTED].

Zgodnie z wnioskiem Zarządcy, punktem wyjścia do określenia bazy kosztowej do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest plan biznesowy, z którego wyodrębniono koszty bezpośrednie, w 5 etapach jak poniżej.

## FAZA I

### *Plan biznesowy działalności operacyjnej Zarządcy.*

Zarządca wskazał tutaj, że koszty ponoszone przez Spółkę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, o którym mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, nie mogą stanowić prawidłowej bazy służącej ustaleniu wysokości opłat jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, gdyż Spółka realizowała zadanie polegające na budowie infrastruktury i jest to zadanie zasadniczo odmienne od prowadzenia działalności polegającej na udostępnianiu infrastruktury kolejowej. Funkcjonowanie Spółki, jako zarządcy udostępniającego trasy pociągów i świadczącego usługi z tym związane oraz prowadzącego ruch pociągów i utrzymującego infrastrukturę kolejową rozpoczęło się w fazie operacyjnej, tj. 1 września 2015 r. W związku z powyższym, jak informuje Zarządca we wniosku, przedstawiony został plan biznesowy dotyczący wszystkich kosztów Zarządcy, które zostały zaplanowane na rjp 2014/2015.

Koszty w układzie rodzajowym z uwzględnieniem finansowania środkami UE, przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł]	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] (bez środków UE)
Amortyzacja	[REDACTED]	[REDACTED]
Zużycie materiałów i energii	[REDACTED]	[REDACTED]
Usługi obce	[REDACTED]	[REDACTED]
Podatki i opłaty	[REDACTED]	[REDACTED]
Wynagrodzenia z pochodnymi, w tym:	[REDACTED]	[REDACTED]
Wynagrodzenia	[REDACTED]	[REDACTED]
Pochodne od wynagrodzeń i inne świadczenia	[REDACTED]	[REDACTED]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 10 z 31

Pozostałe koszty rodzajowe	████████	████████
Koszty finansowe	████	████
RAZEM	████████	████████

Odnosząc się do danych zawartych w powyższej tabeli, Zarządca wskazał:

1. **Amortyzacja globalna** – założono liniową metodę amortyzacji. Okresy amortyzacji określono przy wykorzystaniu stawek wyznaczonych dla potrzeb podatku dochodowego od osób prawnych. Środki trwałe i wartości niematerialne i prawne o wartości od 1,5 tys. zł do 3,5 tys. zł podlegają jednorazowej amortyzacji. Na kwotę amortyzacji składa się umorzenie obecnie posiadanych środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych, aktywów planowanych do zakupu w okresie obowiązywania rjp 2014/2015 oraz odpisy amortyzacyjne dotyczące linii kolejowej, budynków i budowli.
2. **Zużycie materiałów i energii** – obejmują koszty zużycia energii na potrzeby infrastruktury kolejowej oraz budynku Lokalnego Centrum Sterowania PKM i budynku gospodarczego, koszty zużycia materiałów biurowych i informatycznych, ██████████ ██████████ ██████████, koszty materiałów eksploatacyjnych, koszty materiałów niestanowiących środków trwałych, koszty pośrednie pozostałych materiałów, koszty materiałów do utrzymania infrastruktury kolejowej w tym: drogi kolejowej, obiektów i przystanków, dróg, infrastruktury elektroenergetycznej, koszty części zapasowych–telematyki, energii bezpośredniej, koszty bezpośrednie, niestanowiące środków trwałych.
3. **Usługi obce** – obejmują koszty bieżącego utrzymania linii kolejowej, koszty ochrony mienia i podróży oraz koszty utrzymania przystanków, koszty usług telekomunikacyjnych i podobnych, związanych z eksploatacją linii kolejowej. Ponadto w kosztach tych znajdują się m.in. koszty utrzymania nieruchomości, usług telekomunikacyjnych i informatycznych, opłat kolejowych zewnętrznych, ochrony mienia, naprawy linii i obiektów kolejowych, obsługi technicznej przystanków, utrzymania czystości na peronach i parkingach, utrzymania kanalizacji deszczowej i melioracji, zakresu energetycznego i pogotowia oraz inne.
4. **Podatki i opłaty** – obejmują m.in. koszty podatku od nieruchomości, opłaty skarbowe, notarialne, administracyjne oraz PFRON.
5. **Wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia** – obejmują wynagrodzenia pracowników i rady nadzorczej oraz składki na ubezpieczenia społeczne i fundusze związane ze świadczeniami pracowniczymi, socjalnymi, szkoleniowymi, bezpieczeństwem i higieną pracy.



6. **Pozostałe koszty rodzajowe** – obejmują ryczałty za używanie samochodów prywatnych do celów służbowych, ubezpieczenia majątkowe oraz ubezpieczenie OC Zarządcy, koszty wyjazdów służbowych oraz pozostałe koszty.

## FAZA II

Koszty rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem, ustalono poprzez wyłączenie z zaplanowanej kwoty amortyzacji w wysokości ██████████ tys. zł

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

amortyzacji dotyczącej składników majątku służącym celom administracyjnym i innym, i wyodrębnienie z pozostałej kwoty tej części amortyzacji, która odpowiada kosztom rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Powyższe przeprowadzano w 7 etapach, jak poniżej.

1. Oszacowanie wartości wytworzonych środków trwałych na poziomie [REDACTED]. zł.

Ustalenie wartości środków trwałych, których budowę ukończono w kwietniu 2015 r.

2. Obliczenie narzutów na środki trwałe poprzez [REDACTED]

Doliczenie do ustalonej wartości środków trwałych kosztów związanych z ich wytworzeniem do dnia przyjęcia ich do używania. Koszty wytworzenia zostały oszacowane w oparciu o wydatki zrealizowane i planowane dla projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, zwanego dalej „Projektem PKM”, wynikające z umów zawartych ze Skarbem Państwa.

Tak obliczone koszty wytworzenia dotyczą środków trwałych realizowanych w całym Projekcie PKM o łącznej wartości bazowej [REDACTED], na którą składa się:

- budowa linii kolejowej nr 248 oraz 253 z przystankami, obiektami inżynierskimi, budynkiem LCS i niezbędną infrastrukturą (etap zrealizowany, uwzględniony w niniejszej kalkulacji) – koszt bazowy dla tej części infrastruktury wynosi [REDACTED] stanowiąc [REDACTED] wartości kosztów Projektu PKM. Proporcja ta została zachowana do obliczenia [REDACTED] kosztów wartości bazowej zrealizowanego etapu infrastruktury kolejowej;
  - budowa przystanku Gdańsk-Osowa (etap niezrealizowany, nieuwzględniony w niniejszej kalkulacji) – koszt bazowy wynosi [REDACTED], stanowiąc [REDACTED] wartości kosztów Projektu PKM;
  - budowa przystanku Gdynia-Stadion i Gdynia-Karwiny (etap niezrealizowany, nieuwzględniony w niniejszej kalkulacji) – koszt bazowy wynosi [REDACTED], stanowiąc [REDACTED] wartości kosztów Projektu PKM.
3. Wyselekcjonowanie elementów infrastruktury, których zużycie może stanowić koszt bezpośredni.

Wartość infrastruktury kolejowej wybudowanej w ramach Projektu PKM wyniosła [REDACTED] a po uwzględnieniu kosztów wytworzenia w wysokości [REDACTED]

4. Ustalenie okresów trwałości elementów infrastruktury kolejowej przy wykorzystaniu informacji zawartych w tabelach trwałości użytkowej infrastruktury kolejowej, zamieszczonych w załączniku 1 do [REDACTED]. Należy zaznaczyć, że w sytuacji braku danych zużycia infrastruktury w wyniku prowadzenia ruchu kolejowego ze względu na rozpoczęcie udostępniania infrastruktury kolejowej we wrześniu 2015 r., wykorzystanie przez Zarządcę informacji zawartych w [REDACTED], w szczególności tabeli trwałości użytkowej składników infrastruktury kolejowej, zamieszczonych w załączniku 1 B, pozwalających na określenie rzeczywistego zużycia środków trwałych zaangażowanych do prowadzenia ruchu kolejowego na infrastrukturze kolejowej Zarządcy, nie stoi w sprzeczności z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE. Przepis ten wskazuje, że wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*



bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne albo jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących. Powyższe wynika z zasady lojalności, sformułowanej w art. 4 ust. 3 TFUE, stanowiącej, że Prezes UTK, jako organ administracji państwowej, jest zobowiązany do stosowania pronunijnej interpretacji prawa krajowego w świetle tekstów i celów dyrektywy 2012/34/UE, aby osiągnąć rezultat zgodny z prawem unijnym, nawet gdy dyrektywa 2012/34/UE nie została wdrożona.

5. W zamieszczonych tam tabelach przedstawiono trwałość linii kolejowych, w latach, w zależności od natężenia ruchu i prędkości pociągów, które posłużyły Zarządcy ustaleniu okresów trwałości elementów zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej.
6. Obliczenie rocznych kosztów zużycia infrastruktury kolejowej, które wyniosły [REDACTED].
7. Przeszacowanie rocznych kosztów zużycia, które wyniosły [REDACTED] wskaźnikiem dostosowującym liczbę dni [REDACTED] w rjp 2014/2015 do liczby dni (365 dni) w 2015 r, wynoszącym [REDACTED] w wyniku czego otrzymano amortyzację stanowiącą rzeczywiste zużycie w ramach rjp 2014/2015, wynoszącą [REDACTED].
8. Obliczone w ten sposób koszty rzeczywistego zużycia w ramach rjp 2014/2015 [REDACTED] [REDACTED] pomniejszono o środki UE [REDACTED] [REDACTED] według wskaźnika rozliczenia dotacji, wynoszącego [REDACTED] obliczonego, jako ilorz środków UE i sumy kosztów: podlegających i niepodlegających dofinansowaniu oraz wydatków na zakup gruntów, niepodlegających dofinansowaniu.

Amortyzacja obliczona, zgodnie z wnioskiem, w powyżej przedstawionych 7 etapach, zakwalifikowana do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wyniosła zatem [REDACTED].

W dalszej części wniosku wskazano, że tak obliczoną amortyzację zaliczono do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] [REDACTED], co stanowi [REDACTED] oraz w wysokości [REDACTED] [REDACTED] do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w zakresie peronów, co stanowi [REDACTED] zakwalifikowanej amortyzacji.

Powyżej wyznaczona amortyzacja przyjęta przez Zarządcę do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej spełnia zarówno wymagania art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jak i § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w zakresie minimalnego dostępu oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia PL w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Wymienione przepisy stanowią bowiem, że w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej uwzględnia się koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (tu: koszty bezpośrednio).

Jednocześnie, dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w myśl § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, zalicza się tę część kosztów amortyzacji, która jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego.

Zaś w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, uwzględnia się uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

### FAZA III

Po wyłączeniu, jak to opisano powyżej, amortyzacji w części niewynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej z planowanych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, Zarządca w dalszej części wniosku wskazał, że wyłączeniu uległy również koszty w wysokości [REDAKTOWANO] dotyczące ochrony mienia i podróży, zarządu i administracji, ubezpieczenia majątkowego i ubezpieczenia OC Zarządcy oraz PFRON, i poinformował o niewystępowaniu kosztów finansowych.

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, stanowiącej, że do kosztów bezpośrednio ponoszonych, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty: administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowe, pośrednie.

### FAZA IV

Następnie, zgodnie z wnioskiem, Zarządca z zaplanowanych na rjp 2014/2015 kosztów zarządzania, wysokości [REDAKTOWANO] wyodrębnił koszty związane z ruchem pociągów, stanowiące [REDAKTOWANO] kosztów Zarządcy, jak poniżej:

- koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANO], w tym:
  - minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANO]
  - [REDAKTOWANO] dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – [REDAKTOWANO]
- koszty prowadzenia ruchu pociągów – [REDAKTOWANO]

W ślad za informacją z wniosku, Zarządca, kierując się przesłanką § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, ustalił udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągów, przedstawionych powyżej, w wysokości [REDAKTOWANO]. Powyższy udział został ustalony w oparciu o dobowe zaangażowanie pracowników w zaplanowanym ruchu pociągów. Jednocześnie Zarządca podkreślił, że planowany rjp 2014/2015 jest pierwszym rozkładem jazdy, w ramach którego Zarządca będzie udostępniał infrastrukturę kolejową i liczba pracowników zaangażowanych w zarządzanie infrastrukturą kolejową została dostosowana do pracy eksploatacyjnej wynikającej z zamówionej pracy eksploatacyjnej w ramach świadczenia usługi publicznej w przewozie kolejowym osób dla Województwa Pomorskiego.

Uwzględniając udział kosztów bezpośrednich, Zarządca określił koszty przyjęte do kalkulacji jak poniżej:

- koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANO], w tym:
  - minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANO]
  - [REDAKTOWANO] dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – [REDAKTOWANO]
- koszty prowadzenia ruchu pociągów – [REDAKTOWANO].

### FAZA V

Zestawienie kosztów bezpośrednich, ustalonych według powyżej przedstawionego sposobu prezentuje poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Łącznie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Minimalny dostęp	Udział [%] Minimalnego dostępu w kosztach Łącznie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Dostęp do urządzeń	Udział [%] Dostępu do urządzeń w kosztach Łącznie
Koszty bezpośrednie w tym:	██████	██████	██████	██████	██████
utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	██████	██████	██████	██████	██████
prowadzenie ruchu pociągów	██████	██████	██████	█	█
amortyzacja	██████	██████	██████	██████	██████

Udziały kosztów bezpośrednich zostały zastosowane oddzielnie dla każdego rodzaju usługi podstawowej. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów wynikających z wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącego, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

- 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
- 2) prowadzenia ruchu pociągów,
- 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Jednocześnie należy zauważyć, że Zarządca, w związku z rozpoczęciem udostępniania infrastruktury kolejowej we wrześniu 2015 r., nie dysponował informacją dotyczącą zużycia tej infrastruktury w wyniku prowadzenia ruchu kolejowego, ani też kosztami wykonania w 2014 r., o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia PL.

Pamiętając o zasadzie lojalności, sformułowanej w art. 4 ust. 3 TFUE, opisanej powyżej w uzasadnieniu, uznaje się, że zastosowane przez Zarządcę zasady ustalania kosztów planowanych do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej, polegające na szacowaniu tych kosztów, są właściwe.

Potwierdza to zmiana przepisu § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, polegająca na wprowadzeniu § 7 ust. 8a stanowiącego, że jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 15 z 31

Znajduje to odzwierciedlenie również w metodzie szacowania kosztów, dopuszczalnej przepisami prawa unijnego. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne albo jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

Powyżej wskazane zasady, zgodnie z wnioskiem, obowiązują również dla oszacowania kosztów bezpośrednich dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Mając powyższe na uwadze oraz kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Prezes UTK zweryfikował przedłożone projekty:

- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,

wraz z kalkulacją ich wysokości.

## **STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ**

### **I. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, w oparciu o koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych na podstawie § 7 ust. 8a rozporządzenia PL i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

#### **1. Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

##### **1.1. Kwalifikowanie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Planowana baza kosztów bezpośrednich na 2015 r. – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich, zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Koszty bezpośrednie, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągów, zastosowanego dla wyodrębnionych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.



W opisaney we wniosku bazie kosztowej, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, udział kosztów bezpośrednich wynosi [REDACTED]

Baza kosztów bezpośrednio ponoszonych obejmuje trzy kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury, prowadzenia ruchu kolejowego, amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.

Działania powyższe wplatają się zatem w spełnienie przesłanki, określonej przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który traktuje, że do kosztów bezpośrednich, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w rezultacie prowadzenia przewozów pociągami.

## 1.2. Wielkości kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Stosując się do przepisów rozporządzenia PL Zarządcy, zgodnie z wnioskiem, w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednie jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zaplanowane koszty bezpośrednie przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Łącznie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Minimalny dostęp	Udział [%] Minimalnego dostępu w kosztach Łącznie
Koszty bezpośrednie w tym:	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Prowadzenie ruchu pociągów	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Amortyzacja	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Zarządcy, zgodnie z pismem z 15 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/26/15 zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów, części kosztów w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak poniżej:

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 17 z 31

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDACTED]
  - zużycie materiałów i energii – [REDACTED]
  - usługi obce – [REDACTED]
  - wynagrodzenia z pochodnymi – [REDACTED]
- Koszty prowadzenia ruchu pociągów – [REDACTED]:
  - zużycie materiałów i energii – [REDACTED],
  - usługi obce – [REDACTED],
  - wynagrodzenia z pochodnymi – [REDACTED]
- Amortyzacja – [REDACTED].

Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jedynie części kosztów związanych z tą usługą, jako bezpośrednio ponoszonych w rezultacie wykonywania przewozów pociągami, wypełnia zatem obowiązek nałożony przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia PL planowana wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Zgodnie z wnioskiem Zarządcy, nie przewiduje on otrzymania wymienionych powyżej środków publicznych na zmniejszenie kosztów infrastruktury kolejowej.

## **2. Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2014/2015 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2014/2015 przy uwzględnieniu uwag organizatora przewozów kolejowych w Województwie Pomorskim co do przyjętych mas brutto przedziałów.

Należy zauważyć, że planowanie pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2014/2015 w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednich – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek. Powyższe działania Zarządcy wpatają się ponadto w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 330 z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, zgodnie z którą w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Przy braku uregulowań prawnych, planowanie pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez Zarządcę nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK.

### **2.1. Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pracę eksploatacyjną z wykorzystaniem:

- wielkości pracy eksploatacyjnej zamówionej przez Województwo na rok kalendarzowy 2015,
- struktury pracy eksploatacyjnej zamówionej przez Województwo na rok kalendarzowy 2015.

Następnie planowana na rjp 2014/2015 praca eksploatacyjna została przypisana dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów.

Wielkość oraz strukturę pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2014/2015, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa brutto pociągu	Praca eksploatacyjna Plan rjp 2014/2015 [pockm]
$M \leq 500$	██████████

### **3. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

#### **3.1. Różnicowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił, na podstawie art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. Zarządca określił w ramach rjp 2014/2015 jeden przedział masy brutto pociągu – dla pociągów o masie nie większej niż 500 T.

Wymienione przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

##### **3.1.1. Kategoryzacja linii kolejowych**

Z treści wniosku wynika, że Zarządca zarządza dwiema liniami kolejowymi, normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, z których jedna linia nr 248 jest linią dwutorową oraz druga linia nr 253 jest linią jednotorową. Zarządca określił dla całej długości zarządzanych linii kolejowych jedną kategorię linii kolejowej przy uwzględnieniu

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 19 z 31

średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe, i średniodobowego natężenia ruchu pociągów, 120 km/godz. dla pociągów pasażerskich i 80 km/godz. dla pociągów towarowych.

### 3.1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca w ramach rjp 2014/2015 ustalił jeden przedział masy brutto pociągów z wartością graniczną nie większą niż 500 T.

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

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca zgodnie z wnioskiem wraz z uzupełnieniem:

1. przypisał planowaną na rjp 2014/2015 pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pockm do jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągów,
2. ustalił kategorię linii kolejowej oraz natężenie ruchu pociągów,
3. uwzględnił pozycje i kategorie kosztowe,
4. ustalił do wszystkich grup kosztowych udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem kolejowym,

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zarządca ustala stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Część stawki jednostkowej zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustalona została, zgodnie z wnioskiem, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w ramach rjp 2014/2015 przyjął składnik związany z rodzajem wykonywania przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 0 zł/pockm. Tym samym, z mocy § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, Zarządca spełnił również przesłankę określoną w § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, zezwalającą na odstępianie od badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została ustalona jako suma części stawki wynikającej z rodzaju wykonywanych przewozów oraz części stawki wynikającej z kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągów, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL.

Wartości części stawki, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zgodnie z wnioskiem, ustalono tak, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynosi 0 zł/pockm. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki wymienionej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej przypisanej do ustalonego przedziału masy brutto pociągów wyznaczono współczynnik  $\beta$  – koszt jednego bruttotonokilometra,



wynoszący [REDACTED]. Stawki jednostkowe wyznaczono przy wykorzystaniu wyżej opisanego współczynnika  $\beta$ , ilości pockm i masy granicznej przedziału masy brutto pociągów, tak, by planowane przychody z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe kosztom bezpośrednim świadczenia tej usługi w ramach rjp 2014/2015.

Zarządca przedstawił w tablicy jedną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii kolejowej i dla jednego przedziału masy brutto pociągu nie większej niż 500 T, w związku z czym nie zachodzi potrzeba dowodu dla spełnienia przepisu § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

### 3.3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 0 zł/pockm, w odniesieniu do przewozów wskazanych w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, dla których Zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, oraz do przewozów, których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązku narzuconego § 7 ust. 10 rozporządzenia PL.

Stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z pismem Zarządcy z 22 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/27/15, została skalkulowana w oparciu o zakładaną na rjp 2014/2015 pracę eksploatacyjną w wysokości [REDACTED] [REDACTED] oraz koszt zależny od natężenia ruchu pociągów [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] przy uwzględnieniu współczynnika [REDACTED]

Określone w powyższy sposób stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pockm) Zarządca przedstawił, jak w poniższej tabeli.

Masa brutto pociągu	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2014/2015 [1zł/pockm]
$M \leq 500$	12,07

Po dokonaniu analizy wniosku Zarządcy uznaje się, że przedłożona do zatwierdzenia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 wraz z jej kalkulacją – została skalkulowana prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie jej zatwierdzenia.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 21 z 31

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodną z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu przepisów UE.

## **II. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW**

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym – dostęp i korzystanie z peronów.

### **1. Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów**

Ustalając wysokość opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegającym na dostępie i korzystaniu z peronów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca, zgodnie z wnioskiem uwzględnił koszty operacyjne generowane przez 8 przystanków pasażerskich zlokalizowanych wzdłuż dwóch udostępnianych linii kolejowych. Koszty te zaplanowano w wysokości [REDAKTOWANO]

Zarządca poinformował we wniosku, że przy ustalaniu kosztów wykorzystał Informację Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r.

Kierując się powyższym Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegającym na dostępie i korzystaniu z peronów przy wykorzystaniu:

- kosztów bezpośrednich w kwocie [REDAKTOWANO], o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącym, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, składające się z kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji, stanowiące [REDAKTOWANO] kosztów związanych z ruchem pociągów, zostały wyznaczone analogicznie, jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak opisano powyżej w uzasadnieniu niniejszej decyzji. Ze względu na rozpoczęcie udostępniania infrastruktury kolejowej we wrześniu 2015 r. Zarządca nie posiada informacji historycznych, stąd nie znajduje tu zastosowania obowiązek określony w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktujący, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń;
- innych kosztów dodatkowych w kwocie [REDAKTOWANO], tj. kosztów utrzymania w części, która nie wynika bezpośrednio z wykonywania przez zarządcę przewozów pociągami. Przyjęcie tych kosztów uzasadnia przesłanka art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiąca, że opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinna być kalkulowana, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty), jak również zgodnie

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 22 z 31

z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, której rezultaty powinny być wdrażane do sposobu kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przy uwzględnieniu kosztów świadczenia usługi;

- rozsądnego zysku w wysokości 10 %, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Zaplanowane koszty bezpośrednie przyjęte do kalkulacji opłaty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegającym na dostępie i korzystaniu z peronów w ramach rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Łącznie	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł] Dostęp do urządzeń	Udział [%] Dostępu do urządzeń w kosztach Łącznie
Koszty bezpośrednie w tym:	██████████	██████████	██████████
utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	██████████	██████████	██████████
prowadzenie ruchu pociągów	██████████	█	█
amortyzacja	██████████	██████████	██████████

Zarządca, zgodnie z pismem z 15 października 2015 r. Nr PKM/FE/070/26/15, zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów części kosztów, w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, w kwocie ██████████, jak poniżej:

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – ██████████:
  - zużycie materiałów i energii – ██████████,
  - usługi obce – ██████████,
  - pozostałe koszty rodzajowe – ██████████;
- Amortyzacja – ██████████;

Ponadto, do kosztów świadczenia usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zakwalifikował inne dodatkowe koszty, w kwocie ██████████, jak poniżej:

- zużycie materiałów i energii – ██████████,
- usługi obce – ██████████,
- pozostałe koszty rodzajowe – ██████████

Oszacowanie przez Zarządcę kosztów związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjętych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

z obsługą pociągów w oparciu o wymienione przepisy prawa krajowego i prawa UE, uwzględnionego w Informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r., pozwalające na przyjęcie do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów składających się z kosztów bezpośrednich oraz innych kosztów dodatkowych, wypełnia zatem zasady określania tych kosztów na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodną z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym przy uwzględnieniu przepisów UE.

## 2. Ilość usług przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Z uwagi na brak normy prawnej regulującej przyjmowanie ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował w ramach rjp 2014/2015 ilość usługi dostępu i korzystania z peronów na poziomie [redacted] zatrzymań pociągów na podstawie planowanej pracy eksploatacyjnej przy uwzględnieniu zamówień Organizatora przewozów – Województwa Pomorskiego.

Strukturę planowanej ilości zatrzymań na przystankach w ramach na rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Przystanek	Ilość usług [Zatrzymanie]	
	Kierunek Gdańsk	Kierunek Gdynia
Gdańsk Rębiechowo	■	■
Gdańsk Port Lotniczy	■	■
Gdańsk Matarnia	■	■
Gdańsk Kiełpinek	■	■
Gdańsk Jasień	■	■
Gdańsk Brętowo	■	■
Gdańsk Niedźwiadek	■	■
Gdańsk Strzyża	■	■

## 3. Sposób kalkulacji opłaty jednostkowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił w oparciu

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 24 z 31

o opisane powyżej planowane koszty świadczenia usługi, określone na podstawie szacowanych kosztów bezpośrednich, innych kosztów dodatkowych z uwzględnieniem rozsądnego zysku oraz o planowaną ilość usług.

Opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych, wymienionych powyżej, zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych nr 248 oraz 253 wyznaczona została jako suma ilorazu planowanych kosztów i planowanej sumarycznej ilości zatrzymań pociągów przy krawędzi peronów i rozsądnego zysku, jak poniżej.

$$O_J = (K_P + A_{\text{ŚW}}) / L_Z + \text{rozsądny zysk } 10\%$$

gdzie:

$O_J$  – opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów;

$K_P$  – koszty dotyczące przystanków [REDACTED]

$A_{\text{ŚW}}$  – amortyzacja według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej;

$L_Z$  – planowana liczba zatrzymań pociągów.

Przy przyjęciu zaplanowanych wielkości otrzymujemy:

$$O_J = [REDACTED] + 0,71 = 7,76 \text{ zł/ zatrzymanie}$$

#### 4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawka jednostkowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów przy przystankach w ramach rjp 2014/2015, przedstawiona została w poniższej tabeli.

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2014/2015 [zł]	Koszty [tys. zł]	Liczba zatrzymań [szt]
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych	zatrzymanie	7,76	[REDACTED]	[REDACTED]

Określenie przez Zarządcę stawki jednostkowej opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie kosztów związanych z tym dostępem oraz zaplanowanej ilości zatrzymań jest zgodne z wymienionymi przepisami prawa krajowego i prawa UE, i obliuguje Prezesa UTK do zatwierdzenia proponowanej stawki.

#### PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia PL, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 23 rozporządzenia PL, stanowiących, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się do zatwierdzenia Prezesowi UTK.



Weryfikacja wniosku pozwala stwierdzić, że określenie przedłożonych przez Zarządcę we wniosku stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, nie stoją w kolizji z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej oraz jeden przedział masy brutto pociągów, w związku z tym stawka jednostkowa, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, przedstawiona została, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z masą brutto pociągu i kategorią linii kolejowej.

Powyższe potwierdza spełnienie § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, stanowiącego, że stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Jednocześnie, Zarządca wskazał we wniosku, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustalili na poziomie 0 zł/pockm.

W związku z przyjęciem wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm, Zarządca mógł, na podstawie § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, odstąpić od badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Z uwagi na fakt, że na całej długości zarządzanych linii kolejowych nr 248 i 253 Zarządca ustalił jedną kategorię linii kolejowej oraz jeden przedział masy brutto pociągów o masie nie większej niż 500 T, nie zachodzi potrzeba spełniania przez Zarządcę obowiązku, określonego § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Jednocześnie, zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. Wymienione przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodną kategorię kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, i ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym.

Powyższe świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia PL, jako że zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, do których zalicza się w szczególności część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Natomiast, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednie udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem amortyzacji w części niewynikającej ze zużycia infrastruktury w rezultacie wykonywania przewozów pociągami oraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami, jak również kosztów związanych z ochroną mienia i podróży, zarządu i administracji, ubezpieczenia majątkowego i ubezpieczenia OC zarządcy infrastruktury kolejowej.

W konsekwencji powyższego oraz mając na uwadze, że wskaźnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm, stwierdza się, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, stanowiącą, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników zależnych od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, w tym rodzaju wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynosi 0 zł/pockm.

Jednocześnie pamiętając, że udostępnienie infrastruktury kolejowej przez Zarządcę rozpoczęło się we wrześniu 2015 r., należy przychylić się do koncepcji Zarządcy, opisanej we wniosku, ustalania kosztów w oparciu o szacunkowe wartości planowych w ramach rjp 2014/2015. Do takiego sposobu określania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej uprawnia przesłanka § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, która wplata się w intencję art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, zgodnie z którą wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne albo jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 2014/2015 praca eksploatacyjna, uwzględniająca zapotrzebowanie Organizatora transportu publicznego w ramach świadczenia usługi publicznej przewozu osób dla okresu tożsamego jak koszty, tj. w ramach rjp 2014/2015, podobnie nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wplata się realizację celu publicznego oraz w spełnienie przesłanki art. 6 i 7 uor,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 27 z 31

przyjmowania przychodów i kosztów w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych, zgodnie z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był do zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2014/2015, przedłożonej we wniosku Zarządcy.

Odnosząc się do usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, ustalonych dla dostępu i korzystania z peronów.

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2014/2015 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie (utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji) oraz inne dodatkowe koszty związane ze świadczeniem tej usługi, powiększone o rozsądny zysk 10%.

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wplata się w treść przesłanki określonej w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, której rezultaty powinny być wdrażane, do sposobu kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej i zgodnie z którą opłata za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinna być kalkulowana z uwzględnieniem kosztów jej świadczenia, powiększonej o rozsądny zysk.

Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ze względu na nieuregulowanie prawem sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaplanował wielkość usługi dostępu i korzystania z peronów na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zamówienia Organizatora transportu – Województwa Pomorskiego w ramach świadczenia usługi publicznej, planowanego podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu w okresie tożsamym dla przyjętych kosztów, w ramach rjp 2014/2015.

Uznaje się, że przyjęta metoda określenia ilości usługi dostępu i korzystania z peronów nie jest wadliwa dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2014/2015 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym przy uwzględnieniu przepisów UE.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa w ramach polityki ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych, uwzględniających przepisy krajowe, jak i przepisy UE, dla zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, jak również przewidywalności opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądane.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK podjął decyzję jak w sentencji.

#### **POUCZENIE**

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297) w związku z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

  
KRZYSZTOF DYŁ  
PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

#### Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na rozkład jazdy pociągów 2014/2015
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na rozkład jazdy pociągów 2014/2015

Załącznik Nr 1 do Decyzji Prezesa UTK  
Nr DRRK-WKL.730.15.2015.JG

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP  
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ  
POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [T]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
1	$M \leq 500$ T	12,07

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 30 z 31



Załącznik Nr 2 do Decyzji Prezesa UTK  
Nr DRRK-WKL.730.15.2015.JG

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP  
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI  
POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2014/2015 [zł]
Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych	zatrzymanie	7,76

