

Warszawa, dnia 29 marca 2016 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.1.2016.RK

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 2016 r., poz. 23), zwanej dalej „k.p.a.” i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z siedzibą w Gdańsku, z 4 stycznia 2016 r. nr PKM/FE/070/34/15 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”,

ZATWIERDZAM

- 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,**

przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z 4 stycznia 2016 r. nr PKM/FE/070/34/15 przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z siedzibą w Gdańsku, na rjp 2015/2016.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z siedzibą w Gdańsku, zwanej dalej „Zarządcą”, z 4 stycznia 2016 r. nr PKM/FE/070/34/15, zwany dalej „wnioskiem”;
2. 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 29

Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r.” <http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposobokreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html>);

3. Pismo Zarządcy z 22 października 2015 r. nr PKM/FE/070/27/15;
4. Pismo Zarządcy z 27 października 2015 r. nr PKM/FE/070/28/15 wraz z załącznikiem:
Tłumaczenie przysięgłe Aneksu B do „Railway Project Appraisal Guidelines”, zwanego dalej „RAILPAG”;
5. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 22 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.2.RK;
6. Pismo Prezesa UTK z 22 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.3.RK;
7. Pismo Zarządcy z 2 lutego 2016 r.;
8. Pismo Zarządcy z 18 lutego 2016 r.;
9. Pismo Prezesa UTK z 10 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.6.RK.

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.

Wnioskiem z 4 stycznia 2016 r. nr PKM/FE/070/34/15 Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016, obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r., jednocześnie informując, że kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury sporządzona została z zastosowaniem zasad określonych w rozporządzeniu 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), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”.

Pismem z 22 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.2.RK, 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, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2015/2016. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 k.p.a., prawie składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 22 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.3.RK Prezes UTK wezwał Zarządcę do udzielenia wyjaśnień.

Na powyższe Zarządca udzielił odpowiedzi pismami z 2 lutego 2016 r. oraz z 18 lutego 2016 r.

Pismem z 10 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.1.2016.6.RK, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 k.p.a., prawie do złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do materiałów zebranych w trakcie postępowania i zgłoszonych żądań, a także do przeglądania akt sprawy

i sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Stan prawny:

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, pronijnej 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.

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.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909/UE z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.UE L 148/17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, wydane 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.

Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej związanej 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.

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/pockm 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 wyłączają 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

działalności polegającej na udostępnianiu infrastruktury i prowadzeniu ruchu pociągów. Funkcjonowanie Zarządcy jako 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 2015/2016.

Koszty w układzie rodzajowym przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2015/2016 (tys. zł)
Amortyzacja:	
- Środki własne	
- Środki unijne	
Zużycie materiałów i energii	
Usługi obce	
Podatki i opłaty	
Wynagrodzenia z pochodnymi, w tym:	
- Wynagrodzenia	
- Pochodne od wynagrodzeń i inne świadczenia	
Pozostałe koszty rodzajowe	
Koszty finansowe	
Pozostałe koszty operacyjne	
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 2015/2016 oraz odpisy amortyzacyjne dotyczące linii kolejowej, budynków i budowli wytworzonych w procesie inwestycyjnym.
2. **Zużycie materiałów i energii** - wydatki w tej kategorii zostały wyszacowane w oparciu o średnie miesięczne zużycie w okresie eksploatacji infrastruktury kolejowej w roku 2015, w oparciu o zawarte umowy oraz umowy planowane na rok 2016. W pozycji tej ujęto koszty zużycia energii na potrzeby infrastruktury kolejowej oraz budynku Lokalnego Centrum Sterowania PKM i budynku gospodarczego, koszty materiałów biurowych i informatycznych, koszty eksploatacji samochodów, koszty materiałów niestanowiących środków trwałych, koszty materiałów eksploatacyjnych, koszty materiałów do utrzymania: drogi kolejowej, obiektów, przystanków, dróg, infrastruktury elektroenergetycznej, koszty części zapasowych oraz wyposażenia technicznego.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 29

3. *Usługi obce* – wydatki w tej kategorii zostały wyszacowane w oparciu o średnie miesięczne zużycie w okresie eksploatacji infrastruktury kolejowej w roku 2015, w oparciu o zawarte umowy oraz umowy planowane na rok 2016. W pozycji tej ujęto koszty ochrony mienia i podróży, koszty usług telekomunikacyjnych i podobnych, utrzymania czystości, utrzymania nieruchomości. Ponadto w kosztach tych znajdują się m.in.: koszty zużycia wody i odprowadzania ścieków, utrzymania technicznego budynków i obiektów, utrzymania kanalizacji deszczowej i melioracji, utrzymania infrastruktury elektroenergetycznej, naprawy linii kolejowej i obiektów.
4. *Podatki i opłaty* – obejmują m.in.: koszt 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, składki na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, składki na Fundusz Pracy, odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, koszty kształcenia i szkolenia pracowników, koszty związane z bezpieczeństwem i higieną pracy.
6. *Pozostałe koszty rodzajowe* – obejmują ryczałty za używanie samochodów prywatnych do celów służbowych, ubezpieczenia majątkowe oraz ubezpieczenie OC zarządcy infrastruktury kolejowej, koszty wyjazdów służbowych oraz pozostałe koszty.
7. *Koszty finansowe* – obejmują koszty finansowania dłużnego inwestycji oraz kredytu obrotowego a także pozostałe koszty finansowe.

FAZA II

Koszty rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem, ustalono poprzez wyłączenie z zaplanowanej kwoty amortyzacji w wysokości [REDAKTOWANO] tys. zł amortyzacji dotyczącej składników majątku służącym celom administracyjnym i innym, i wyodrębniono 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 początkowej wytworzonych środków trwałych na podstawie Tabeli Wyceny Środków Trwałych sporządzonej przez generalnego wykonawcę robót budowlanych na poziomie [REDAKTOWANO] tys. zł.
2. Obliczenie narzutów na środki trwałe poprzez skorygowanie wartości bazowej wytworzonych środków trwałych o koszty wytworzenia tj. o środki trwałe w budowie, w wyniku czego narzuty te wyniosły [REDAKTOWANO] tys. zł.

Koszty wytworzenia zostały oszacowane w oparciu o wydatki zrealizowane i planowane dla projektu pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej”, zwanego dalej „Projektem PKM”, wynikające z umów zawartych przez Zarządcę ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

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

- budowa linii kolejowej nr 248 oraz 253 z przystankami, obiektami inżynierskimi, budynkiem LCS i niezbędną infrastrukturą (etap zrealizowany) – koszt bazowy dla tej części infrastruktury wynosi [REDAKTOWANO] tys. zł, stanowiąc [REDAKTOWANO]% wartości kosztów Projektu PKM. Proporcja ta została zachowana do obliczenia narzutu na środki trwałe,

co w efekcie dało [] tys. zł. Kwota narzutu stanowi []% kosztów wartości bazowej zrealizowanego etapu infrastruktury kolejowej;

- budowa przystanku Gdańsk-Osowa (przystanek ma być przekazany PKP PLK, nieuwzględniony w niniejszej kalkulacji) – koszt bazowy wynosi [] tys. zł, stanowiąc []% wartości kosztów Projektu PKM;
- budowa przystanku Gdynia-Stadion i Gdynia-Karwiny (etap niezrealizowany, nieuwzględniony w niniejszej kalkulacji) – koszt bazowy wynosi [] tys. zł, stanowiąc []% wartości kosztów Projektu PKM.

3. Wyselekcjonowanie elementów infrastruktury, których zużycie może stanowić koszt bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wartość infrastruktury kolejowej wybudowanej w ramach Projektu PKM wyniosła [] zł, a po uwzględnieniu kosztów wytworzenia w wysokości []% - [] zł.

4. Ustalenie okresów trwałości elementów infrastruktury kolejowej przy wykorzystaniu informacji zawartych w tabelach trwałości użytkowej infrastruktury kolejowej, zamieszczonych w [].

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 [], w szczególności tabeli trwałości użytkowej składników infrastruktury kolejowej, zamieszczonych w [], 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 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 zamieszczonych w załączniku do [] 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.

5. Obliczenie rocznych kosztów zużycia infrastruktury kolejowej, które wyniosły [] zł.
6. Przeszacowanie rocznych kosztów zużycia, które wyniosły [] zł, wskaźnikiem dostosowującym liczbę dni (364) w rjp 2015/2016 do liczby dni (365 dni) w 2016 r, wynoszącym 0,9945 %, w wyniku czego otrzymano amortyzację stanowiącą rzeczywiste zużycie w ramach rjp 2015/2016, wynoszącą [] zł.
7. Obliczone w ten sposób koszty rzeczywistego zużycia w ramach rjp 2015/2016 [] zł) pomniejszono o środki UE ([] zł) według wskaźnika rozliczenia dotacji, wynoszącego []%, obliczonego, jako iloraz 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 wynikającego z ruchu kolejowego, pomniejszona o dofinansowanie unijne, wyniosła zatem [REDAKTOWANE] tys. zł.

W dalszej części wniosku wskazano, że tak obliczoną amortyzację zaliczono do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANE] tys. zł, co stanowi [REDAKTOWANE]%, oraz w wysokości [REDAKTOWANE] tys. zł do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w zakresie dostępu i korzystania z peronów, co stanowi [REDAKTOWANE]% 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 bezpośrednie).

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 [REDAKTOWANE] tys. zł, dotyczące ochrony mienia i podróży, zarządu i administracji, ubezpieczenia majątkowego i ubezpieczenia OC Zarządcy oraz PFRON i koszty finansowe

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 2015/2016 kosztów zarządzania w wysokości [REDAKTOWANE] tys. zł, wyodrębnił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak poniżej:

- koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANE] zł, w tym:
 - minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – [REDAKTOWANE] tys. zł,
 - dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – [REDAKTOWANE] tys. zł,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 29

- koszty prowadzenia ruchu pociągów – ██████ tys. zł,
- koszty amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego – ██████ tys. zł, w tym:
 - minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – ██████ tys. zł,
 - dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – ██████ tys. zł.

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 ██████ %. Powyższy udział został ustalony w oparciu o dobowe zaangażowanie pracowników zmianowych w zaplanowanym ruchu pociągów. Jednocześnie Zarządca podkreślił, że planowany rjp 2015/2016 jest pierwszym, pełnym 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.

Po przemnożeniu kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów wskazanym powyżej współczynnikiem, otrzymano następujące koszty:

- koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – ██████ tys. zł, w tym:
 - minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – ██████ tys. zł,
 - dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – ██████ tys. zł,
- koszty prowadzenia ruchu pociągów – ██████ tys. zł.

FAZA V

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

Wyszczególnienie	Plan rjp 2015/2016	Plan rjp 2015/2016	Udział (%) Minimalnego dostępu w kosztach Łącznie	Plan rjp 2015/2016	Udział (%) Dostępu do urządzeń w kosztach Łącznie
	(w tys. zł)	(w tys. zł)		(w tys. zł)	
	Łącznie	Minimalny dostęp		Dostęp do urządzeń	
Koszty bezpośrednie, w tym	██████	██████	██████	██████	██████
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	██████	██████	██████	██████	██████
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████	██████	██████	██████	██████
Amortyzacja	██████	██████	██████	██████	██████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Udziały kosztów bezpośrednich zostały zastosowane oddzielnie dla każdego rodzaju usługi podstawowej. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego oraz część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów, która jest bezpośrednio ponoszona przez Zarządcę jako rezultat 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 § 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 przepis § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, który stanowi, 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.

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 (dostęp i korzystanie z peronów), 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 rjp 2015/2016 – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej 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 pociągów oraz koszty amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego w tych częściach, w których te koszty są 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 ██████%.

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

Stosując się do przepisów rozporządzenia PL Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 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 2015/2016 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2015/2016 (w tys. zł)	Plan rjp 2015/2016 (w tys. zł)	Udział (%) Minimalnego dostępu w kosztach Łącznie
------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

	Łącznie	Minimalny dostęp	
Koszty bezpośrednie, w tym	■	■	■
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	■	■	■
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	■	■	■
Amortyzacja	■	■	■

Zarządca, zgodnie z wnioskiem zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów, części kosztów w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak poniżej:

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – ■ tys. zł:
 - zużycie materiałów i energii – ■ tys. zł,
 - usługi obce – ■ tys. zł,
 - wynagrodzenia z pochodnymi – ■ tys. zł;
- Koszty prowadzenia ruchu pociągów – ■ tys. zł:
 - zużycie materiałów i energii – ■ tys. zł,
 - usługi obce – ■ tys. zł,
 - wynagrodzenia z pochodnymi – ■ tys. zł;
- Amortyzacja – ■ tys. zł.

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 2015/2016 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 2015/2016 przy uwzględnieniu uwag organizatora przewozów kolejowych w Województwie Pomorskim co do przyjętych mas brutto przedziałów.

Należy zauważyć, że planowanie pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2015/2016 w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednich – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

Powyższe działania Zarządcy wplatają 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 na rjp 2015/2016 przy uwzględnieniu uwag organizatora przewozów kolejowych w Województwie Pomorskim co do przyjętych mas brutto przedziałów.

Następnie planowana na rjp 2015/2016 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 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa brutto pociągu (T)	Praca eksploatacyjna Plan rjp 2015/2016 (pockm)
M ≤ 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 2015/2016 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.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 17 z 29

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 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 2015/2016 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:

1. przypisał planowaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pockm do jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągów,
2. ustalił jedną 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 2015/2016 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 odstąpienie 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 β – koszt jednego bruttonokilometra, wynoszący [] zł. Stawki jednostkowe wyznaczono przy wykorzystaniu wyżej opisanego współczynnika β , 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 2015/2016.

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 wnioskiem Zarządcy, została skalkulowana w oparciu o zakładaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną w wysokości [] pockm oraz koszt zależny od natężenia ruchu pociągów [] tys. zł przy uwzględnieniu współczynnika β [] zł.

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 (T)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2015/2016 (zł/pockm)
$M \leq 500$	9,68

Po dokonaniu analizy wniosku Zarządcy uznaje się, że przedłożona do zatwierdzenia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 19 z 29

2015/2016 wraz z jej kalkulacją – została skalkulowana prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie jej zatwierdzenia. Ponadto stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 w porównaniu ze stawką jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 uległa zmniejszeniu o 19,8 % (z 12,07 zł na 9,68 zł).

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 2015/2016 – 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 [REDAKTED] tys. zł.

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 [REDAKTED] tys. zł, 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 bezpośrednio, zgodnie z wnioskiem, składające się z kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji, stanowiące [REDAKTED]% 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 [REDAKTED] tys. zł, 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 29

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 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 2015/2016 przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	Plan rjp 2015/2016 (w tys. zł) Łącznie	Plan rjp 2015/2016 (w tys. zł) Dostęp do urządzeń	Udział (%) Dostępu do urządzeń w kosztach Łącznie
Koszty bezpośrednie, w tym	██████████	██████████	██████████
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	██████████	██████████	██████████
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	██████████
Amortyzacja	██████████	██████████	██████████

Zarządca, zgodnie z wnioskiem zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów części kosztów, w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, w kwocie ██████████ tys. zł, jak poniżej:

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – ██████████ tys. zł:
 - zużycie materiałów i energii – ██████████ tys. zł,
 - usługi obce – ██████████ tys. zł,
 - wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia – ██████████ tys. zł;
- Amortyzacja – ██████████ tys. zł;

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

- zużycie materiałów i energii – ██████████ tys. zł,
- usługi obce – ██████████ tys. zł,
- wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia – ██████████ tys. zł;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Oszacowanie przez Zarządcę kosztów związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjętych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w oparciu o wymienione przepisy prawa krajowego i prawa UE, uwzględnionego w Informacji 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 2015/2016 ilość usługi dostępu i korzystania z peronów na poziomie [REDAKTOR] zatrzymań pociągów na podstawie planowanej pracy eksploatacyjnej przy uwzględnieniu zamówień Organizatora przewozów – Województwa Pomorskiego.

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

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

$A_{\text{ŚW}}$ – amortyzacja, dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego

L_Z – planowana liczba zatrzymań pociągów

Przy przyjęciu zaplanowanych wielkości otrzymujemy:

$$O_J = ([REDAKTOR] \text{ tys. zł} + [REDAKTOR] \text{ tys. zł} + [REDAKTOR] \text{ tys. zł}) / [REDAKTOR] \text{ zatrzymań} + 0,57 = 6,23 \text{ zł/zatrzymanie.}$$

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 2015/2016, przedstawiona została w poniższej tabeli.

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016 (zł)	Koszty (tys. zł)	Liczba zatrzymań (szt.)
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach pasażerskich	Zatrzymanie	6,23	■	■

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. Ponadto stawka jednostkowa opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016 w porównaniu ze stawką jednostkową opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 uległa zmniejszeniu o 19,7 % (z 7,76 zł na 6,23 zł).

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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, ustalił 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 24 z 29

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 2015/2016. 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 2015/2016 praca eksploatacyjna, uwzględniająca zapotrzebowanie Organizatora transportu publicznego w ramach świadczenia usługi publicznej przewozu osób dla okresu tożsamego jak koszty, tj. w ramach rjp 2015/2016, podobnie nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wplata się realizację celu publicznego oraz w spełnienie przesłanki art. 6 i 7 uor, 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 2015/2016, 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 2015/2016 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%.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 25 z 29

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 wpłata 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 2015/2016.

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 2015/2016 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 prorokowe 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. 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 2015/2016 – 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 o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 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.



IGNACY GÓRA
p.o. 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 2015/2016
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

Załącznik nr 1 do Decyzji Prezesa UTK
nr DRRK-WKL.730.1.2016.RK

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu (T)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2015/2016 (zł/pockm)
1	$M \leq 500$	9,68

Załącznik nr 2 do Decyzji Prezesa UTK
nr DRRK-WKL.730.1.2016.RK

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016 (zł)
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach pasażerskich	Zatrzymanie	6,23

