

Warszawa, dnia 26 lutego 2016 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.21.2015.JG

**Jastrzębska Spółka Kolejowa
sp. z o.o.**

ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój

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.”, w związku z 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, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju z 9 grudnia 2015 r. Nr 1408/D/DH/KG/15 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

ZATWIERDZAM

przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju z 9 grudnia 2015 r. Nr 1408/D/DH/KG/15 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 tj.:

- 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 Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, zwanej dalej „Zarządcą”, z 9 grudnia 2015 r. Nr 1408/D/DH/KG/15, zwany dalej „wnioskiem”.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 30

2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 17 grudnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.2.JG.
3. Autoryzacja bezpieczeństwa z 4 kwietnia 2011 r.
4. Autoryzacja bezpieczeństwa z 4 stycznia 2016 r.
5. Pismo Zarządcy z 29 lipca 2015 r. Nr 824/D/DH/KG/15.
6. Pismo Prezesa UTK z 11 stycznia 2016 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.5.JG.
7. Pismo Prezesa UTK z 12 stycznia 2016 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.7.PW.

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 rozkładu jazdy pociągów, zwanego dalej „rjp 2015/2016”, 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), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”.

W dniu 3 sierpnia 2015 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego została opublikowana informacja w sprawie sposobu określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W informacji wskazano, że w związku z wejściem w życie 12 czerwca 2015 r. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem KE”, które jest aktem wykonawczym do 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”, zarządca infrastruktury kolejowej obowiązany jest do jego bezpośredniego stosowania.

Ponadto w wymienionej informacji przedstawiono sposób kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej mając na uwadze przepisy prawa krajowego jak i prawa Unii Europejskiej z zakresu określania stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie przypomniano, że w świetle przesłanek dyrektywy 2012/34/UE, zarządca może skorzystać z uprawnienia do stopniowego wdrożenia nowego rozporządzenia KE, przedstawiając jednakże swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania nie później niż do 3 lipca 2017 r., o czym informuje art. 9 tego rozporządzenia.

Pismem z 29 lipca 2015 r. Nr 824/D/DH/KG/15 Zarządca poinformował o stopniowym wdrażaniu rozporządzenia KE.

Pismem z 17 grudnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.2.JG 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 opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, informując jednocześnie Zarządcę o przysługujących mu prawach jako stronie postępowania administracyjnego, wynikających z art. 10 § 1 i art. 73 k.p.a.

Pismem z 11 stycznia 2016 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.5.JG, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., prawie 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.

Następnie pismem z 13 stycznia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.21.2015.7.PW, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia sprawy.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a.

W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

Należy podkreślić, że rozporządzenie KE, wydane w związku z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, zobowiązuje Zarządcę do bezpośredniego wywiązywania się w całości z zawartych w rozporządzeniu KE przepisów prawa.

Ponadto 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 KE, 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.

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 artykułach od 3 do 6 rozporządzenia KE, o czym poinformował pismem z 30 lipca 2015 r. Nr DOI/15/07/0316.

Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia PL, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia KE 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, zwane 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 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 oraz 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 § 7 ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależnej 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 § 7 ust. 3 w związku z § 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:

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

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia PL stanowi, 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, 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;

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:

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

Powyższe stanowi wypełnienie przesłanki z art. 3 ust. 3 rozporządzenia KE, 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 lub, 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:

- dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym;
- 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. 12 rozporządzenia PL wskazuje, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
- wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
- przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
- transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy pociągów / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

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 uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na względzie przepisy rozporządzenia KE oraz 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 (vide: <http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposob-okreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html>), 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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 przy uwzględnieniu normy wynikającej z 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 bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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 przy kalkulowaniu opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE. Zgodnie z art. 3 pkt 17 dyrektywy 2012/34/UE - „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach.

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:

- projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 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 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Zaznaczyć należy, że Zarządca, na podstawie autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120150009 wydanej 4 stycznia 2016 r., zarządza liniami kolejowymi o łącznej długości 43,05 km, o długości torów ogółem: 166,84 km, ilości stacji: 7 szt.

Mając na uwadze powyższe oraz kierując się przesłankami wynikającymi z 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 2015/2016 oraz zweryfikował przedłożone projekty opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL:

- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
 - opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,
- wraz z kalkulacją ich wysokości.

KLASYFIKACJA KOSZTÓW ŚWIADCZENIA USŁUGI MINIMALNEGO DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I DOSTĘPU DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował koszty udostępniania infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu ich udziału w długości torów wydzielił koszty minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (), oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów (), odrębnie dla dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów (), dostępu do torów postojowych w zakresie ponadnormatywnego postoju na torach stacyjnych, tj. powyżej 3 godzin postoju () oraz dostępu do terminali kolejowych ().

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, ustalił łączne koszty udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 związanych ze świadczeniem minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości [] zł.

Następnie, dokonał podziału wyżej ustalonych kosztów na koszty bezpośrednie, do których zaliczył koszty związane z ruchem pociągów: koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzację oraz na koszty pośrednie, do których zaliczył koszty niezwiązane z ruchem pociągów: podatki i opłaty oraz koszty ogólnozakładowe.

Zaplanowane koszty dla usługi minimalnego dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą Zarządca przedstawił w tabeli, jak poniżej.

Lp	Koszty rjp 2015/2016	Łączne koszty udostępniania [zł]	Koszty Minimalny dostęp		Koszty Dostęp do urządzeń	
			[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]	[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]
1.	Koszty związane z ruchem pociągów, w tym:	[]	[]	[]	[]	[]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 30

Utrzymanie i remonty infrastruktury					
Prowadzenie ruchu pociągów					
Amortyzacja					
2. Koszty niezwiązane z ruchem pociągów					
Koszty ogółem					

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Zarządca określił, 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 tej ustawy, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do wymienionej ustawy, zgodnie z wnioskiem, w oparciu o zaplanowane koszty bezpośrednie i pracę eksploatacyjną oraz przy uwzględnieniu składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL.

Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca zarządza, zgodnie z treścią wniosku, liniami kolejowymi o łącznej długości 43,054 km.

Dla zarządzanych linii kolejowych, po których kursują tylko pociągi towarowe, określono dwie kategorie linii kolejowych na podstawie parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów, co jest zgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, jak poniżej.

Kategoria A – o najwyższych parametrach jakościowych w przedziale prędkości technicznej $40 < V_{\max} \leq 50$ km/godz i średniodobowym natężeniu ruchu pociągów > 15 poc/dobę.

Kategoria B – o niższych parametrach jakościowych w przedziale prędkości technicznej $0 < V_{\max} \leq 40$ km/godz i średniodobowym natężeniu ruchu pociągów ≤ 15 poc/dobę.

Zarządca zrezygnował z wyróżnienia szczegółowego stawek jednostkowych na liniach wyposażonych w urządzenia sieci trakcyjnej z uwagi na fakt tylko częściowego wyposażenia niektórych linii w takowe urządzenia jak również tytuł własności tych urządzeń. Zarządca jest bowiem właścicielem urządzeń sieci trakcyjnej tylko na dwóch liniach o Nr 25 i 27, a pozostałe linie są własnością PKP Energetyka S.A.

Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2015/2016 Zarządca przyjął 5 przedziałów mas brutto pociągów:

$0 < M \leq 200$ ton; $200 < M \leq 800$ ton; $800 < M \leq 2\,000$ ton; $2\,000 < M \leq 2\,400$ ton; $2\,400 < M$ ton.

Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Kwalifikowanie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, z bazy kosztowej będącej podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 wyłączył koszty pośrednie niezwiązane z ruchem kolejowym obejmujące podatki i opłaty oraz koszty administracyjne, tj. koszty ogólnego zarządu związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Baza ta nie zawiera również kosztów finansowych.

Z kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządca wyłączył również część kosztów z utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji wyliczonej wg zasad rachunkowości, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe działanie Zarządcy jest zgodne z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, stanowiącym, 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, 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;
- część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Następnie, z kosztów związanych z ruchem pociągów Zarządca wyodrębnił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, do których zakwalifikował:

- w ramach utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej (): koszty utrzymania remontów diagnostyki przeglądów nawierzchni kolejowej i obiektów inżynierskich, utrzymania remontów diagnostyki urządzeń srk i łączności, utrzymania remontów diagnostyki urządzeń sieci trakcyjnej, utrzymania remontów i przeglądów budynków nastawni, zakupu energii elektrycznej i ciepłej, zakupu opału na ogrzewanie pomieszczeń posterunków technicznych (nastawni i strażnic przejazdowych), koszty osobowe brygad torowych i automatyków urządzeń srk, usługi obce związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej;
- w ramach prowadzenia ruchu kolejowego (): koszty osobowe zespołu prowadzenia ruchu;
- w ramach amortyzacji () dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia wynikającego z ruchu kolejowego.

Koszty bezpośrednio ponoszone, zgodnie z wnioskiem, obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu w tych częściach,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 10 z 30

w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jednocześnie we wniosku Zarządca wskazał, że udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągów wynosi po [REDAKTOWANE] dla każdej z dwóch kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury oraz kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, uzasadniając, że wysokość udziału wynika z natężenia ruchu pociągów realizowanego przy wykorzystanej zdolności przepustowej.

Zaś udział amortyzacji ([REDAKTOWANE]) dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia wynikającego z ruchu kolejowego Zarządca, jak przedstawił we wniosku, ustalił na podstawie obciążenia 1 km linii kolejowej pracą eksploatacyjną (pockm) wykonaną w 2014 r. i wartością księgową aktywów.

Działania powyższe wplatają się w przesłankę określoną w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, stanowiącą, 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 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:

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

W konsekwencji, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 koszty bezpośrednio ponoszone, obliczone na podstawie ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągów, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 w związku ze świadczeniem usługi i przeszacowane następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przeszacował współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL oraz planowanymi wskaźnikami inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem: liczba dni
1	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r.	10 grudnia 2016 r.	364
2	2014 r.	1 stycznia 2014 r.	31 grudnia 2014 r.	365
3	Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej [Z = Lp. 1 / Lp. 2]			0,99726

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym), Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 11 z 30

W ślad za informacją Zarządcy we wniosku, zastosowana przez Zarządcę indeksacja opiera się wyłącznie na planowanych, na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, wskaźnikach inflacji opublikowanych w „Raporcie Narodowego Banku Polskiego lipiec 2015 r.”.

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2015- 2016, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2015 r.	2016 r.
CPI – dynamika średnioroczna	99,20%	101,50%
Zbilansowany wskaźnik inflacji	0,7%	

Stwierdza się więc, że Zarządca, uwzględniając wskaźniki inflacji (w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL), spełnił przesłankę określoną przywołanym przepisem.

Jednocześnie we wniosku Zarządca wskazał, że nie będzie korzystać z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, o której mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia PL. Przywołany przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, 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.

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

Koszty bezpośrednio ponoszone, będące podstawą do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, ustalone zgodnie z wnioskiem, przy zachowaniu obowiązujących przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL oraz uwzględnieniu rozporządzenia KE, na poziomie ██████████ zł, co stanowi ██████████ kosztów związanych z ruchem pociągów dla usługi minimalnego dostępu. W wyniku przeszacowania ich współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, wymienione wyżej koszty wzrosły do poziomu ██████████ zł.

Zestawienie ustalenia kosztów przyjętych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty związane z ruchem pociągów [zł]	Koszty bezpośrednio ponoszone przy uwzględnieniu ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągu [zł]	Koszty bezpośrednio ponoszone po przeszacowaniu wskaźnikami inflacji i współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej [zł]
	██████████	██████████	██████████
Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	██████████
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	██████████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 30

Amortyzacja	████████	████████	████████
-------------	----------	----------	----------

Przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury – jako kosztów bezpośrednio ponoszonych – kosztów będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, do których zakwalifikowano jedynie części kosztów bezpośrednich, dotyczących tej usługi, świadczy o wypełnieniu obowiązku nałożonego na Zarządcę przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca zastosował się zatem do przepisów art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6, 7 i 8 rozporządzenia PL i w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone, przeszacowane jedynie wskaźnikami inflacji oraz współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej.

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta bez odnoszenia się do jej wykonania w 2014 r. w wysokości ██████ pockm ze względu na trudny do zaakceptowania, zdaniem Zarządcy, wzrost stawek jednostkowych opłat. Zarządca ustalił wielkość pracy eksploatacyjnej przy uwzględnieniu współczynnika pracy eksploatacyjnej wynoszącym jak w przypadku kosztów 0,99726.

Powyższe działanie Zarządcy, nie budzi zastrzeżeń względem przyjętej do kalkulacji stawek pracy eksploatacyjnej.

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Wielkość oraz strukturę pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku przedstawiono w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto pociągu [tona]	Praca eksploatacyjna na sieci [pock/km]	Praca eksploatacyjna kategoria linii B [pock/km]	Praca eksploatacyjna kategoria linii A [pock/km]
$0 < M \leq 200$	██████	██████	██████
$200 < M \leq 800$	██████	██████	██████
$800 < M \leq 2\ 000$	██████	██████	██████
$2\ 000 < M \leq 2\ 400$	██████	██████	██████
$2400 < M$	██████	██████	██████
Ogółem	██████	██████	██████

Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Różnicowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawki jednostkowe w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, przy założeniu, że wartość składnika zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm, przy uwzględnieniu czynnika różnicującego stawkę ze względu na masę brutto pociągu, rosną wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL. Jednocześnie, jak wskazał Zarządca, stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone zostały dla dwóch kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów oraz pięciu przedziałów całkowitych mas brutto pociągów towarowych. Stawki rosną wraz za wzrostem tych parametrów.

Zestawienie stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumny dotyczą ustalonych kategorii linii kolejowych a wiersze całkowitych mas brutto pociągów świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do przepisu § 6 ust. 17 rozporządzenia PL, zgodnie z którym poszczególne wiersze dotyczą mas brutto pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowej.

Powyższe spełnia też przesłanki art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącej, że opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oblicza się jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Ponadto stanowi to potwierdzenie wywiązania się z przesłanki § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, zgodnie z którą wartości części, o których mowa w ust. 2 oraz składników, o których mowa w ust. 3, ustala się w taki sposób, aby stawki jednostkowe rosły wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej skalkulowane zostały jako suma składnika stawki zależnej od jednej kategorii linii kolejowej oraz składnika stawki zależnej od dwóch kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Zarządca przedstawił we wniosku kalkulację stawek minimalnych określonych przy składniku wynikającym z rodzaju wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm i dla tak skalkulowanych stawek określił ponadto dwa składniki dla dwóch linii kolejowych wynikające z rodzaju wykonywanych przewozów inne niż 0 zł/pockm, zależne od kategorii tych linii i niezależne od przedziału masy brutto pociągów. Takie działanie potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL.

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

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zarządca ustala stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 30

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.

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

- planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, została przyjęta bez odnoszenia się do jej wykonania w 2014 r. przy uwzględnieniu współczynnika pracy eksploatacyjnej wynoszącym jak w przypadku kosztów 0,99726, co nie stanowi naruszenia prawa;
- do kategoryzacji linii kolejowej przyjęto maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną i średniodobowe natężenie ruchu pociągów;
- w grupach kosztów przyjętych do kalkulacji minimalnych stawek jednostkowych określono udział kosztów bezpośrednich, ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;
- przyjęto, że minimalna stawka jednostkowa stanowi sumę składników wynikających z kosztów:
 - utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
 - prowadzenia ruchu pociągów,
 - amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku prowadzenia ruchu pociągów;
- wyznaczono stawki jednostkowe dla poszczególnych przedziałów mas pociągów;
- określono dla dwóch kategorii linii kolejowych odpowiednio dwa składniki stawek jednostkowych związane z rodzajem wykonywanych przewozów inne niż 0 zł/pockm, wynoszące odpowiednio:
 - dla kategorii A – 55,41 zł/pockm,
 - kategorii B – 44,53 zł/pockm,

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, zawierające składnik wynikający z rodzaju przewozów równy 0 zł/pockm oraz inny niż 0 zł/pockm, w ramach rjp 2015/2016, zgodnie z wnioskiem Zarządcy przedstawione są w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm		Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów zależnym od kategorii linii [zł/pockm]	
	Kategoria linii B [0 zł/pockm]	Kategoria linii A [0 zł/pockm]	Kategoria linii B [44,53 zł/pockm]	Kategoria linii A [55,41 zł/pockm]
Całkowita masa brutto pociągu [tona]				
$0 < M \leq 200$	1,34	1,37	45,87	56,78
$200 < M \leq 800$	9,65	9,84	54,18	65,25
$800 < M \leq 2\ 000$	14,38	15,41	58,91	70,82

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 15 z 30

2 000 < M ≤ 2 400	23,44	27,60	67,97	83,01
2400 < M	37,00	41,98	81,53	97,39

Przedstawione przez Zarządcę w tabeli, zgodnej z § 7 ust. 17 rozporządzenia PL, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury rosną wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Z powyższej tabeli wynika, że dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 2 400 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 wielkości kosztów bezpośrednich jako rezultat wykonanych w 2014 r. przewozów pociągami, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia PL jest zgodne z zapisami § 7 rozporządzenia PL, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej świadczą o wywiązaniu się Zarządcy z zasad określonych w przytoczonych przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

Jednocześnie Zarządca wyznaczył, wskazane w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, składniki stawki jednostkowej zależne od rodzaju wykonywanych przewozów dla dwóch kategorii linii kolejowych odpowiednio w wysokości: kategoria linii B 44,53 zł/pockm oraz kategoria linii A 55,41 zł/pockm.

Dla wyznaczenia tych składników Zarządca, zgodnie z wnioskiem, przeprowadził badanie rynku mające na celu wykazanie, że wartość wyznaczonego składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Powyższe świadczy o wypełnieniu obowiązku zawartego w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Analiza wniosku Zarządcy pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do zasad, o których mowa w art. 34 ust. 2–6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz w przepisach rozporządzenia PL w zakresie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, jak również zastosował właściwą metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

We wniosku wskazano, że części stawek jednostkowych zależne od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, ustalono 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 którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynosi 0 zł/pockm, co spełnia przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Jednocześnie, wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, zależne od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, ustalono w taki sposób, aby rosły wraz ze wzrostem masy pociągu, co świadczy o wypełnieniu dyspozycji z przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Zarządca określił minimalne stawki jednostkowe przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Tym samym Zarządca wywiązał się z możliwości wynikającej z § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia PL, Zarządca przyjął koszty bezpośrednie, poniesione w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami, przeszacowane współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (§ 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia PL).

Stawki skalkulowano na podstawie opisanych kosztów bezpośrednich w taki sposób, aby przychody z opłat pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Z kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, wyłączył koszty, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów administracji, ochrony, finansowych i pośrednich.

Nawiązując do treści § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, Zarządca poinformował, że nie korzysta z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, wpływających na obniżenie planowanych kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, które mogłyby być przekazane Zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wielkości pracy eksploatacyjnej w odniesieniu do prognozy na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 z uwzględnieniem współczynnika zmienności (0,99726), Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, jako że przepisy prawne nie regulują sposobu ustalania wielkości pracy eksploatacyjnej, która, jak wskazał Zarządca we wniosku, będzie miała korzystniejsze skutki dla poziomu stawek, niż gdyby była przyjęta jako wykonana za 2014 r.

W związku z przeprowadzeniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, Zarządca wyznaczył zależne od kategorii linii kolejowej dwa składniki stawek jednostkowych związanych z rodzajem przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL.

Badanie rynku

Przeprowadzone przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem, badanie rynku w segmencie: przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone, o którym mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, wykazało, że mimo istniejącej alternatywy możliwości zastąpienia transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych Zarządcy przez transport samochodowy i tym samym przejęcia tych ładunków przez transport samochodowy takie zagrożenie nie znajduje uzasadnienia.

Powyższe, jak poinformował Zarządca we wniosku, dowiedziono, biorąc pod uwagę założenia:

- zastąpienie jednego składu pociągu węgla przez samochody dla nabywców usług przewozu węgla;
- jako nabywców usług przewozowych węgla przyjęto grupę nadawców/załadowców węgla z zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. mających dostęp do usług transportu kolejowego na sieci Zarządcy oraz odbiorców instytucjonalnych

dysponujących własnymi lokalami do odbioru przesyłek wagonowych (boczniami, terminalami) jak na przykład zakłady koksownicze zlokalizowane w Polsce;

- szybkie i niegenerujące nadmiernych kosztów wejście na rynek przewoźników samochodowych;
- malejąca ilość stacji rozrządowych i manewrowych dla pociągów przewożących ładunki rozproszone, dojazd, punkty ładunkowe (np. wolne tory, bocznice kolejowe, terminale) i czas obsługi pociągów na tych stacjach powoduje nierentowność przewozów rozproszonych. Obserwuje się w związku z tym zwiększenie zainteresowania wydłużania składów pociągów i wykorzystywanie wagonów z dopuszczalnym naciskiem 22,5 ton/oś kosztem zamiany środków transportu w tym segmencie rynku na transport samochodowy.

Ponadto Zarządca wskazał kwestie środowiskowe, z czym należy się zgodzić, że mają szczególne znaczenie w przypadku przewozów masowych węgla, obarczonych dodatkowymi wymaganiami i procedurami z tym związanymi, co w przypadku stałych zasad ustalonych dla przewozów kolejowych nie powoduje dodatkowego zaangażowania i nie destabilizuje tych przewozów.

Badanie rynku, zgodnie z wnioskiem, oparto o pozycje: węgiel koksowy, który jest podstawowym produktem zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. oraz węgiel energetyczny. Nie występuje natomiast węgiel, który nadawałby się do spalania jako paliwo do ogrzewania mieszkań w gospodarstwach domowych. Powyższe stanowi podstawową działalność Zarządcy, jednakże przeprowadzone badanie polega, zgodnie z wnioskiem, na ocenie substytucyjności pomiędzy istniejącymi przewozami całopociągowymi i mogącymi wystąpić przewozami rozproszonymi oraz potencjalnie konkurencyjnym transportem samochodowym.

Analizując wybrany segment przewozów towarowych należy zauważyć, że rozpatrywana para przewozów oparta jest o tę samą infrastrukturę. Zatem koszty jej utrzymania dla każdej z par przewozów powoduje rozłożenie kosztów transportu na większą ilość przejazdów, czyli na natężenie ruchu pociągów. Przy uwzględnieniu nowego sposobu załadunku związanego z wdrażaniem transportu samochodowego należałoby liczyć się ze wzrostem kosztów dla każdego z rodzaju przewozów badanego segmentu.

Ankieta przedstawiona została podmiotom aktywnym na rynku przewozów towarowych, zgrupowanym w czterech kategoriach:

Kwestionariusz A – wysłany został do 16 przewoźników kolejowych, z którymi zawarte są umowy o korzystanie z infrastruktury kolejowej;

Kwestionariusz B – skierowany został do Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A., skupiającej wszystkie zakłady górnicze mające dostęp do usług transportu kolejowego przez terminale kolejowe;

Kwestionariusz C – skierowany został do: ArcelorMittal Poland S.A., JSW KOKS S.A. i WZK Victoria, skupiających takie zakłady koksownicze jak: ZK Radlin w Radlinie, ZK Jadwiga w Zabrze, ZK Dębieńsko w Czerwionce-Leszczynach, ZK Zdzeszowice w Zdzeszowicach, ZK Victoria w Wałbrzychu i ArcelorMittal Poland S.A. Oddział w Krakowie;

Kwestionariusz D – został skierowany do przewoźników samochodowych. Wobec braku na rynku podmiotów posiadających bazę flotową pozwalającą zaspokoić w takiej skali potrzeby transportowe, ankietę przekazano Górnośląskiemu Stowarzyszeniu Przewoźników Samochodowych.

Wnioski z badania rynku

Analiza kosztowa przejazdów rozpatrywanej pary przewozów całopociągowych/przewozów rozproszonych w ślad za Zarządcą prowadzi do wniosku, że przewozy te, ze względu na identyczne czynniki wytwórcze należy zaliczyć do jednego rynku właściwego. Przewozy rozproszone, ze względu na niekomercyjny charakter, realizowane są również w połączeniu z siecią PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanych dalej „PKP PLK”, tylko przez PKP CARGO S.A. W przypadku ich realizacji na infrastrukturze kolejowej Zarządcy, pociągi te z powodzeniem wpisują się w odpowiedni przedział masy brutto pociągów i kategorii linii cennika Zarządcy.

W przypadku przewozów całopociągowych zaś, przewozy realizowane są na podstawie rozstrzygnięć przetargowych, w których cena stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa, co utrudnia pełną analizę Zarządcy. Z uwagi jednak na niewielki udział linii Zarządcy w całkowitej drodze przesyłki, zarówno całopociągowej jak i rozproszonej, ranga ceny dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym jej wzrost w granicach 2-3% od obecnego poziomu jest znikoma i maleje wraz z długością tras przewozowych, przekładając się w takiej tendencji na niewrażliwość ceny całej usługi transportowej.

Eksploatowane linie kolejowe stanowią możliwość dojazdu/wyjazdu do i z konkretnych punktów rozładunku/załadunku, stanowiąc jednocześnie łącznik pomiędzy tymi punktami, a liniami zarządcy publicznego (PKP PLK). Powoduje to konieczność skorzystania z tej sieci przez przewoźnika kolejowego w celu rozpoczęcia lub zakończenia usługi przewozowej. Charakter wykonywanej pracy na tych liniach jest porównywalny do działalności boczniczy kolejowej – transport technologiczny, praca manewrowa połączona z podstawieniem/odebraniem taboru na/z punktu zdawczo/odbiorczego. Podobne problemy byłyby po stronie odbiorców przesyłek wagonowych jak i biegów próżnych wagonów pod załadunek czy po wyładunku.

W ocenie zaś Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Samochodów rynek przewozów samochodowych ma charakter komplementarny w stosunku do przewozów całopociągowych. Trudno się jednak doszukiwać udziału przewoźników samochodowych w badanym segmencie. Jedynie może to wystąpić w przypadkach incydentalnych, wywołane stanami awaryjnymi sieci kolejowej i potrzebą przemieszczania niewielkiej masy surowców na krótkie odległości. Stowarzyszenie stwierdziło jednocześnie, że nie widzi możliwości obsługi transportem samochodowym produkcji 14 000 000 ton/rok z zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. przy zapewnieniu warunków transportu takich, jakimi dysponuje transport kolejowy w segmencie przewozów całopociągowych.

Przy czym wejście na rynek transportu węgla jest ograniczone warunkami technicznymi i organizacyjnymi nadawców/załadowców i odbiorców przesyłek wagonowych. Przebudowa instalacji za/wyładunkowych, dostosowanie infrastruktury przeładunkowej i stacji rozrządowych czy dostosowanie procesów technologicznych zakładów produkcyjnych nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego. Zastąpienie zatem przewozów węgla, w szczególności całopociągowych transportem samochodowym wygenerowałoby gigantyczne potoki ruchu w systemie transportu samochodowego i niemożliwe do zaakceptowania koszty zewnętrzne, jak: społeczne, środowiskowe i gospodarcze) nieporównywalne z ekologicznie uzasadnionymi przewozami kolejowymi.

Przeprowadzona analiza zebranych informacji, w ślad za Zarządcą dowodzi, że transport samochodowy jest neutralny wobec przewozów realizowanych przez niego przejazdów pociągów w segmencie przewozy całopociągowe / przewozy rozproszone, a przewoźnicy

samochodowi nie konkurują w tym obszarze działalności transportowej z przewoźnikami kolejowymi, w szczególności w przypadku przewozów całopociągowych.

Powyższe badanie rynku przekonuje o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku narzuconego przepisami rozporządzenia PL, stanowiącymi, że:

- 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/pocmk, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy (§ 7 ust. 11);
- badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów (§ 7 ust. 12) wskazuje, że:
 - przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
 - wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
 - pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
 - przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
 - transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
 - przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
 - pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy pociągów / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca wykazał powyżej, że dla przewożonych towarów, transport samochodowy wiązałby się z wyższym zaangażowaniem zasobów materialnych, w tym środków transportu i obsługi oraz czasem wykonania usług. Ponadto włączenie transportu samochodowego w łańcuch transportowy, świadczony łącznie na infrastrukturze Zarządcy i PKP PLK, łączyłoby się z komplikacjami wynikającymi z konieczności dokonania dodatkowych przeładunków i załadunków przewożonych towarów, wymagających dostosowania infrastruktury przeładunkowej, co w konsekwencji wpływałoby na zwiększenie kosztów łącznych transportu. Powyższe potwierdzone zostało przez przewoźników kolejowych biorących udział w badaniu przeprowadzonym przez Zarządcę.

Tym samym Zarządca udowodnił, że zastosowanie dwóch składników stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależnych kategorii linii kolejowych nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

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 na rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 30

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, w zakresie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia PL w ramach rjp 2015/2016.

W ramach opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, Zarządca ustalił stawki jednostkowe opłat za świadczenie poniżej wymienionych usług:

- korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- korzystanie z torów postojowych,
- korzystanie z terminali kolejowych.

Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Kwalifikowanie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, stanowiące [REDAKTOR] planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej zostały podzielone według trzech wyżej wymienionych rodzajów świadczonych usług.

Wyodrębnienie kosztów dla poszczególnych usług przedstawia się następująco:

- korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów – [REDAKTOR];
- korzystanie z torów postojowych – [REDAKTOR],
- korzystanie z terminali kolejowych – [REDAKTOR].

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r.;
- udziału kosztów bezpośrednich związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej oraz prowadzeniem ruchu pociągów, będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z ruchem pociągów analogicznie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi;

Jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym przytoczonego powyżej obowiązku 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 § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktującej, 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.

W opisanej bazie kosztowej, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016, udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach pośrednich wynosi [REDAKTOWANE], dla każdej z trzech kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury; kosztów prowadzenia ruchu kolejowego; amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami do poszczególnych rodzajów usług: dostępu do terminali i bocznicy, dostępu do torów postojowych oraz dostępu do torów do formowania składów.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów pośrednich, będących rezultatem przejazdów pociągami, jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, stanowiącego, 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. Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, traktującą, 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.

Jednocześnie, w kalkulacji stawek poszczególnych usług dostępu do urządzeń obok kosztów pośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca uwzględnił również koszty dodatkowe, co wynika z przesłanki, określonej w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którą istnieje możliwość oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach świadczenia tych usług.

Wielkości kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Baza kosztów związanych z usługami dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zawiera, zgodnie z wnioskiem, koszty świadczenia tych usług, składających się z kosztów pośrednich, kosztów dodatkowych przy uwzględnieniu marży zysku.

Powyższe wskazuje na ustalenie przez Zarządcę kosztów przyjętych do kalkulacji stawek tylko w części bezpośrednio ponoszonej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, za ostatni zakończony rok obrotowy 2014, czyli za okres spójny dla całej usługi podstawowej (zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń), jak również kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi.

Przyjęcie podobnych zasad ustalania kosztów pośrednich dla całej usługi podstawowej nie jest sprzeczne z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, i stanowi wypełnienie przesłanki określonej w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i korzystnie wpływa na przejrzystość i ujednoczenie stosowanego przez Zarządcę systemu opłat za korzystanie z zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej, a tym samym na stabilizację warunków wykonywania przewozów kolejowych.

W myśl przytoczonych aktów prawnych, Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjął koszty pośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz

ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Respektując cele dyrektywy 2012/34/UE w odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, a w szczególności cele w zakresie ustanawiania adekwatnych i sprawiedliwych poziomów opłat za dostęp do infrastruktury oraz stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą, należy zauważyć, że dostęp ten, 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. 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 bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Wielkości kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów: kosztów bezpośrednich i kosztów dodatkowych, planowanych w ramach rjp 2015/2016 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty świadczenia usług ogółem [zł]	Udział w kosztach ogółem [%]	korzystanie z torów i urz. do formowania skł. pociągów (91,80%) [zł]	korzystanie z torów postojowych (4,5 %) [zł]	korzystanie z terminali kolejowych (3,70%) [zł]
Koszty związane z ruchem pociągów, w tym:					
Koszty utrzymania i remontów					
Koszty prowadzenia ruchu pociągów					
Amortyzacja					
Koszty niezwiązane z ruchem pociągów					
Koszty świadczenia usług ogółem					

Wskazane w tabeli koszty świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ogółem w wysokości [redacted] zł, zawierające koszty bezpośrednie i koszty dodatkowe, wynikają z kosztów świadczenia usług: korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów w wysokości [redacted] zł ([redacted]), korzystanie z torów postojowych w wysokości [redacted] zł ([redacted]) oraz korzystanie z terminali kolejowych w wysokości [redacted] zł ([redacted]).

Do każdej z wykonywanych usług zostały przypisane te części kosztów, które stanowią podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w zależności od specyfiki wykonywanej usługi.

Powyższe wskazuje na działania Zarządcy, polegające na zakwalifikowaniu do bazy kosztowej świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów wyodrębnionych kosztów bezpośrednich oraz kosztów dodatkowych, co świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do przepisów prawa, przytoczonych powyżej. Zarządca bowiem, wyodrębniając koszty bezpośrednie wypełnił przesłankę § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, stanowiącą, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się koszty bezpośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie, kwalifikując do kalkulacji stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, koszty dodatkowe świadczenia tych usług, Zarządca dostosował się do celu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, zakładającego, iż do opłat nakładanych 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.

Oparcie zatem określania opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na kosztach bezpośrednich jak również kosztach dodatkowych świadczenia tych usług, będących kosztami związanymi z ruchem pociągów, pomniejszonymi o wyodrębnione z nich koszty bezpośrednie, przy uwzględnieniu rozsądnego zysku doliczanego do opłat wypełnia zasady kalkulacji zawarte w przepisach art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

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

Planowane na rjp 2015/2016 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawione we wniosku, zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Miernik usługi	Planowane ilości usług
1.	Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	masa brutto ładunków [tona]	████████
2.	Korzystanie z torów postojowych	Ilość pociągów [pocgodz]	██████
3.	Korzystanie z terminali kolejowych	masa brutto ładunków [100 ton]	████████

Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z wnioskiem, skalkulowano w oparciu o planowane koszty bezpośrednie i dodatkowe związane ze świadczeniem tych usług udostępniania tych usług oraz planowaną ilość usług.

Wyznaczono stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla następujących usług:

- korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- korzystanie z torów postojowych;
- korzystanie z terminali kolejowych.

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegała na zastosowaniu zasady wyznaczenia stawki jako ilorazu planowanych kosztów świadczenia poszczególnych usług i ilości tych usług.

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla poszczególnych usług, przedstawione zostały we wniosku w tabeli, jak poniżej.

Lp.	Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty świadczenia usług [zł]	Ilość usług	Stawka jednostkowa
1.	Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	██████████	██████████	██████████
2.	Korzystanie z torów postojowych	██████████	██████████	██████████
3.	Korzystanie z terminali kolejowych	██████████	██████████	██████████

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 wskazuje na niewystępowanie niezgodności określenia tych stawek z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

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. 24 rozporządzenia PL, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Przywołany przepis stanowi, 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 sposób określenia przedłożonych przez Zarządcę we wniosku stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym – nie stoi w kolizji z przepisami prawa.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 25 z 30

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił dwie kategorie linii kolejowej oraz poszczególne przedziały mas 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. 2 rozporządzenia PL, jako suma 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 określił stawki minimalne dla wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynoszącego 0 zł/pockm, jak również ustalił dwa składniki stawek inne niż 0 zł/pockm, zależne od dwóch kategorii linii kolejowych po uprzednim przeprowadzeniu badania rynku w segmencie: pociągów przewożących towary niebezpieczne i pozostałych pociągów towarowych, na podstawie którego przedstawił we wniosku dowód, że przy tak ustalonej wartości składnika nie nastąpi przejęcie przewozów przez transport samochodowy. Powyższym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 11 i 12 rozporządzenia PL.

Biorąc pod uwagę dwie kategorie linii kolejowej oraz 5 przedziałów masy brutto pociągów towarowych, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone przez Zarządcę w taki sposób, że stawki rosną wraz ze wzrostem całkowitej masy brutto pociągów.

Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przepisu § 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 Zarządca określił stawki jednostkowe przy ustalonej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego. Przywołane powyżej 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 jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji oraz ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym. Przy czym koszty amortyzacji wynikającej z faktycznego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdów pociągów w kalkulacji stawek zostały wykazane w wysokości 0 zł.

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, kosztów ogólnozakładowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednio udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem amortyzacji w części niewynikającej z 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 szczególności kosztów administracji, kosztów ogólnozakładowych, kosztów finansowych i pośrednich, jak również części kosztów nieponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Jednocześnie, dowodząc, na podstawie przeprowadzonego badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, że zastosowanie składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3 tego rozporządzenia, w wyznaczonej wartości, dla wszystkich rodzajów przewozów nie spowoduje przejścia tych przewozów przez transport samochodowy, Zarządca był uprawniony do uwzględnienia tego składnika w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

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, nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że świadczy o ostrożności stosowanej przez Zarządcę w kwestii oceny trendów zmian zamawianych tras pociągów.

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, przedłożonych 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 do torów i urządzeń do formowania składów pociągów, dostępu do torów postojowych i dostępu do terminali kolejowych. Sposób określenia opłat za korzystanie z wymienionych usług potwierdza wywiązanie się Zarządcy z przepisów krajowych oraz Unii Europejskiej, obowiązujących w tym zakresie.

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie i dodatkowe w grupie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów, związane ze świadczeniem tych usług.

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, co wplata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktującej, 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. Jednocześnie Zarządca skorzystał z uprawnienia wynikającego z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, do określania opłat za korzystanie z wymienionych usług z zastrzeżeniem nieprzekraczania kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

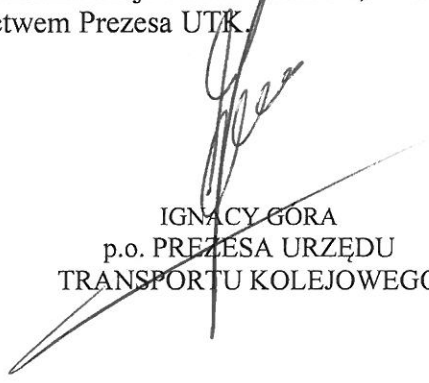
Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2015/2016 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, tj. rozporządzenia PL i przy uwzględnieniu przepisów prawa UE.

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 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 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. PREZESA URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY
DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

JASTRZĘBSKA SPÓŁKA KOLEJOWA

W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016

Wyszczególnienie	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm		Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów zależnym od kategorii linii [zł/pockm]	
	Kategoria linii B [0 zł/pockm]	Kategoria linii A [0 zł/pockm]	Kategoria linii B [44,53 zł/pockm]	Kategoria linii A [55,41 zł/pockm]
Całkowita masa brutto pociągu [tona]				
$0 < M \leq 200$	1,34	1,37	45,87	56,78
$200 < M \leq 800$	9,65	9,84	54,18	65,25
$800 < M \leq 2\ 000$	14,38	15,41	58,91	70,82
$2\ 000 < M \leq 2\ 400$	23,44	27,60	67,97	83,01
$2400 < M$	37,00	41,98	81,53	97,39

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW
JASTRZĘBSKA SPÓŁKA KOLEJOWA
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Stawka jednostkowa
Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	0,28 zł/tona
Korzystanie z torów postojowych	12,88 zł/pocgodz.
Korzystanie z terminali kolejowych	1,13 zł/100 ton