

Warszawa, dnia 14 lipca 2016 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.9.2016.PW

**Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
we Wrocławiu**

ul. Krakowska 28
50-425 Wrocław

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, z późn. zm.), 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 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”, oraz § 7 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 MIR”, po rozpatrzeniu wniosku Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanej dalej „Zarządcą”, z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016, wpływ do siedziby Urzędu Transportu Kolejowego 15 marca 2016 r., w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2016/2017,

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,**

przedłożone przez Zarządcę we wniosku z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016 do zatwierdzenia przez Prezesa UTK na rozkład jazdy pociągów 2016/2017.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

- 1) wniosek z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016 przedłożony przez Zarządcę, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 24

do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2016/2017;

- 2) autoryzacja bezpieczeństwa wydana na rzecz Zarządcy przez Prezesa UTK z 7 kwietnia 2015 r. nr PL2120150000;
- 3) uchwała w sprawie przekształcenia Dolnośląskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich we Wrocławiu w Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu i nadania jej statutu z 30 października 2007 r., źródło: strona internetowa Zarządcy <http://bip.umwd.dolnyslask.pl/dokument,iddok,9049,idmp,239,r,r;>
- 4) regulamin organizacyjny Zarządcy, źródło: strona internetowa Zarządcy <http://dsdik.wroc.pl/dsdik/regulamin.html?showall=1;>
- 5) pismo Zarządcy z 30 lipca 2015 r. nr NK.047.02.2015;
- 6) pismo Prezesa UTK z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.3.PW;
- 7) pismo Prezesa UTK z 15 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.5.PW;
- 8) pismo Zarządcy nr NK.047.08.2016, wpływ do UTK 26 kwietnia 2016 r.;
- 9) pismo Prezesa UTK z 7 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.8.PW.

Zarządca wypełniając przepis art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył do zatwierdzenia, przy wniosku z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016, zwanym dalej „wnioskiem”, projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) na rjp 2016/2017 wraz z ich kalkulacją, zgodnie z § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR.

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 pismem z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.3.PW, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017.

Do materiału dowodowego zostało włączone pismo z 30 lipca 2015 r. nr NK.047.02.2015, w którym Zarządca oświadczył, że *na mocy art. 31 ust. 3 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), podejmuje decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem w. wym. dyrektywy, w szczególności do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 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).*

Pismem z 15 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.5.PW, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia sprawy oraz wezwał Zarządcę do przedłożenia dokumentu potwierdzającego wniesienie opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej.

W odpowiedzi, pismem nr NK.047.08.2016 (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, 26 kwietnia 2016 r.) Zarządca oświadczył, iż zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 783), jako jednostka samorządu terytorialnego, jest zwolniona z opłaty skarbowej.

Następnie pismem z 7 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.9.2016.8.PW, Prezes UTK poinformował Zarządcę o zgromadzonym materiale dowodowym będącym podstawą niniejszego rozstrzygnięcia, a także że jako Strona postępowania może składać ostateczne oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co do materiałów zebranych w sprawie i zgłoszonych żądań, a także przeglądać akta sprawy oraz sporządzać z nich notatki, kopie lub odpisy w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od dnia doręczenia pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Po przeprowadzonym postępowaniu administracyjnym, przy uwzględnieniu stanu faktycznego i prawnego, Prezes UTK zważył, co następuje:

Niniejsza decyzja została wydana na podstawie właściwych przepisów polskiego prawa krajowego: ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR. Zarządca przedłożył, przy piśmie z 30 lipca 2015 r. nr NK.047.02.2015, oświadczenie o stosowaniu przez Zarządcę przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej 2015/909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem KE”, w którym Zarządca oświadczył, że *na mocy art. 31 ust. 3 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), podejmuje decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem w. wym. dyrektywy, w szczególności do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 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).*

Zarządca jest uprawniony do zastosowania okresu przejściowego, w związku z przepisem art. 31 ust. 3 zdanie 2 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego (wersja przekształcona, Dz. U. UE L 343/32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, która zgodnie z art. 64 ust. 1 zdanie 1 dyrektywy 2012/34/UE powinna być transponowana przez Państwa Członkowskie Unii Europejskiej w terminie do 16 czerwca 2015 r. Zgodnie z powyższym, przepisy rozporządzenia KE w niniejszym postępowaniu nie były uwzględniane, a Zarządca mógł sporządzić wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej na podstawie ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

Należy stwierdzić, że jak stanowi art. 31 ust. 3 zdanie 2 i 3 dyrektywy 2012/34/UE, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych. Rozporządzenie KE, zgodnie z art. 10 tego aktu prawnego, weszło w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, czyli po upływie dwudziestu dni od dnia 13 czerwca 2015 r., tj. 3 lipca 2015 r. Dlatego też, zgodnie z art. 31 ust. 3 zdanie 3 dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca mógł w niniejszym postępowaniu skorzystać z okresu przejściowego, który wynosi nie dłużej niż cztery lata po wejściu w życie rozporządzenia KE i sporządzić wniosek o zatwierdzenie stawek wraz z ich kalkulacją na podstawie obecnie obowiązujących przepisów prawa krajowego.

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 k.p.a., 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 3 z 24

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. 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. 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 przyznanych 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.

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). Usługi, które mają być świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi, które mają być świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały wymienione odpowiednio w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

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 MIR, 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, ustalana jest (zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR oraz art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym), jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i 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 MIR, 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 rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależna 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 MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, 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 MIR oraz składników, 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 ust. 3, wynosi 0 zł/pocmk (§ 7 ust. 5 rozporządzenia MIR).

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwaną dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów bezpośrednich:

- 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.

Zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów, 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;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 5 z 24

2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Natomiast, zgodnie z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 października 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 1723), a w konsekwencji § 7 ust. 8a rozporządzenia MIR, 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 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.

Zgodnie z § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, planowana wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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 MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, 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 świetle brzmienia § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, 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 MIR 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 MIR, wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

W myśl § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR 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 MIR stanowi, 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 myśl art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

Zgodnie z 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.

Zgodnie z § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR 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 MIR, 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 MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1) projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR;
- 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 MIR.

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.

Zgodnie z Autoryzacją bezpieczeństwa z 7 kwietnia 2015 r. nr PL2120150000 Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową na którą składają się dwie niezelektryfikowane linie kolejowe:

- nr 311, odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa;
- nr 326, odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica.

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

Zarządca jest samorządową jednostką budżetową i działa na podstawie m.in. ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., Nr 885, z późn. zm.) oraz uchwały z dnia 30 października 2007 r. nr XVI/195/2007 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz wykaz udostępnionych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii na czas obowiązywania rjp 2016/2017 (obowiązek taki został określony w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR).

Przedłożony przez Zarządcę wniosek z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016 zawierał projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z ich kalkulacją, o których mowa

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 w związku z ust. 23 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR.

W związku z rozpoczęciem udostępniania infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, który rozpoczął się 13 grudnia 2015 r., faktyczne wysokości ponoszonych kosztów pojawiły się w styczniu 2016 r. Wobec powyższego Zarządca nie dysponował informacją dotyczącą zużycia infrastruktury w wyniku prowadzenia ruchu kolejowego, ani też kosztami wykonania przewozów za zakończony rok obrotowy 2015, o których mowa § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR. Zgodnie zatem z § 7 ust. 8a rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych na rjp 2016/2017 Zarządca ustalił na podstawie wartości szacunkowych.

Znajduje to odzwierciedlenie również w metodzie szacowania kosztów, zgodnie bowiem z art. 3 ust. 3 rozporządzenia KE 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.

Mając na uwadze powyższe, 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 2016/2017.

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

Zarządca rozpoczął działalność polegającą na udostępnianiu infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, więc faktyczne wysokości ponoszonych kosztów Zarządca będzie mógł określić dopiero w cenniku 2017/2018. Zarządca we wniosku wskazuje również, że koszty zarządzania w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2015 r., dodatkowo były obciążone marżami nakładanymi przez firmy zewnętrzne i nie odzwierciedlają w pełni realnie ponoszonych nakładów.

Wobec powyższego planowana na 2017 r. baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 została wyznaczona z wykorzystaniem planowanej wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjętej na podstawie wartości szacunkowych.

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 MIR 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 bezpośrednio ponoszonych na rjp 2016/2017 r. – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2016/2017 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie szacunkowych wartości kosztów przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich, zgodnie z § 7 ust. 6 i § 7 ust. 8a rozporządzenia MIR oraz w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Koszty bezpośrednio ponoszone, 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 oraz koszty prowadzenia ruchu kolejowego w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Koszty amortyzacji zostały wyłączone w całości z bazy kosztowej, ze względu na brak narzędzi, które pozwoliłyby na określenie przez Zarządcę amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego.

Przyjęte rozwiązanie nie stoi w sprzeczności z przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który traktuje, 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 MIR, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w rezultacie prowadzenia przewozów pociągami.

Zarządca wskazał we wniosku, że do kosztów bezpośrednich, związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej zakwalifikował planowane koszty:

- prowadzenia ruchu pociągów po linii kolejowej,
- zapewnienia łączności na liniach kolejowych,
- opracowania tras pociągów,
- diagnostyki infrastruktury kolejowej, w tym przeglądów kontrolnych,
- utrzymania i konserwacji infrastruktury kolejowej,
- diagnostyki i utrzymania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,
- zużycia energii elektrycznej,
- akcji zima,
- remontów infrastruktury kolejowej.

Przyjęcie do kalkulacji stawek minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wymienionych powyżej kosztów wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 24

W ślad za tym, jak wynika z wniosku, z planowanej wartości kosztów bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym, przyjętej na podstawie wartości szacunkowych wykonania kosztów, wyłączone zostały następujące koszty:

- 1) opłat z tytułu trwałego zarządu,
- 2) opłaty administracyjne,
- 3) amortyzacji w całości, ze względu na brak narzędzi, które pozwoliłyby na określenie amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego,
- 4) pośrednie,
- 5) finansowe,
- 6) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych,
- 7) prowadzenia monitoringu turystycznego,
- 8) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami,
- 9) prowadzenia ruchu pociągów, w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami,
- 10) planowanej części kosztów, które nie stanowią rezultatu wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:
 - a. kosztów wykonywania przeglądów budowlanych,
 - b. kosztów stałych związanych z energią elektryczną,
 - c. kosztów zapewnienia łączności na liniach kolejowych,
 - d. kosztów utrzymania w zakresie m.in. usuwania wychłapek, konserwacji: obiektów inżynierskich, rowów odwadniających, znaków drogowych, likwidacji dzikich przejazdów, usuwania roślinności, wycinki drzew, uzupełniania podsypki, itp.,
 - e. kosztów remontowych.

Wyłączenie z kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wymienionych powyżej kosztów wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Stosując się do przepisów rozporządzenia MIR, w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 Zarządca uwzględnił jedynie planowane koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z wnioskiem z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016 z kosztów całkowitych świadczenia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynoszących 3 480 339,17 zł, Zarządca wydzielił koszty bezpośrednio związane z ruchem kolejowym w wysokości [REDAKTOWANO], stanowiące [REDAKTOWANO] kosztów łącznych udostępniania infrastruktury kolejowej oraz koszty wyłączone z bazy kosztowej, określone w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, w wysokości 1 885 047,19 zł, stanowiące [REDAKTOWANO] kosztów łącznych.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Zestawienie kosztów bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami i ich udziałów przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie		Plan na rjp 2016/2017 [zł]	Udział kosztów w pozycjach kosztowych związanych z ruchem pociągów [%]
A	Koszty bezpośrednie związane z ruchem kolejowym, w tym:		
1	Prowadzenie ruchu pociągów		
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej		
3	Amortyzacja		
B	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym		
1	Prowadzenie ruchu pociągów		
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej		
3	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów		
A	Koszty niekwalifikowane, w tym:		
1	Prowadzenie ruchu pociągów		
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej		
3	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów		

Strukturę planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie		Klasyfikacja kosztów	Plan na rjp 2016/2017 [zł]	Udział kosztów w pozycjach kosztowych [%]
A	Prowadzenie ruchu pociągów, w tym:			
1	Dyżurni ruchu	inne		
2	Rozkłady jazdy	inne		
B	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej, w tym:			

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

1	Mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	diagnostyka	████████	████
2	Mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	eksploatacja, konserwacja i remonty	████████	████
3	Zużycie energii	inne	████████	████
4	Urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach	eksploatacja, konserwacja i diagnostyka	████████	████
5	Akcja zima	inne	████████	████

Jednocześnie Zarządca poinformował we wniosku, że jako samorządowa jednostka budżetowa, finansowana przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego, do wyliczonych stawek nie będzie doliczał marży zysku. Określenie stawek, zgodnie z wnioskiem, nastąpiło w taki sposób, aby przychody z opłat równoważyły koszty, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pocmk.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych w § 7 ust. 5 oraz 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiących, 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 MIR przy zastosowaniu składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów równego 0 zł/pocmk, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów ma być zaliczona 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.

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 MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2016/2017 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku, została wyznaczona w oparciu o informacje uzyskane od organizatora przewozów kolejowych – Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego. Ponadto zaplanowano utrzymanie oferty przewozowej na poziomie rjp 2015/2016, założono dodatkowo kursowanie pojedynczych pociągów w zwiększonym zestawieniu (np. potrójne jednostki spalinowe) czy obsługiwanych składami wagonowymi, uruchomionych okazjonalnie (np. imprezy sportowe czy kulturalne).

Należy zauważyć, że planowanie pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2016/2017 w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek. Powyższe działanie Zarządcy wskazuje także na 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 „ustawą o rachunkowości”, 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, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017, wielkości i struktury planowanej pracy eksploatacyjnej – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

2.1. 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 w ramach rjp 2016/2017, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2016/2017 [pockm]	Struktura planowanej pracy eksploatacyjnej [%]
$0 < M \leq 150$	218 512,81	99,41
$150 < M \leq 300$	1 307,32	0,59
Razem	219 820,12	100

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 MIR, 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.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę tylko jednej kategorii linii kolejowej, czynnikiem różnicującym składnik stawki zależny od masy pociągu i kategorii linii, o którym mowa w § 7 ust. 3 jest jedynie masa brutto pociągu. Zarządca określił w ramach rjp 2016/2017 dwa przedziały masy brutto pociągu – dla pociągów o masie: nie większej niż 150 T oraz większej niż 150 T i nie większej niż 300 T.

Wymienione przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 13 z 24

stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

3.1.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Z treści wniosku wynika, że Zarządca zarządza liniami kolejowymi nr 311 Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa i nr 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica, są to niezelektryfikowane linie kolejowe, po których kursują wyłącznie pociągi pasażerskie.

Średniodobowe obciążenie linii kolejowych przedstawia poniższa tabela:

Nr linii	w 2015 r. [poc./dobę]	planowane na rjp 2016/2017 [poc./dobę]
311	10	12
326	21	24

Dopuszczalna prędkość techniczna wynosi:

- linia kolejowa nr 311 – 50 km/h;
- linia kolejowa nr 326 – 70 km/h od km 1,260 do km 14,840;
– 50 km/h od km 14,840 do km 19,903.

W związku z powyższym, z uwagi na jednolitą strukturę ruchu, zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami, Zarządca ustalił wyłącznie jedną kategorię linii ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{\max} < 80$ km/h.

Powyższe jest zgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, stosownie do którego kategorię linii określa się z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe.

3.1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2016/2017, podobnie jak dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, Zarządca ustalił dwa przedziały masy brutto pociągów, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Masa brutto pociągu	$0 < M \leq 150$	$150 < M \leq 300$
---------------------	------------------	--------------------

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 2016/2017 pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pockm do dwóch przedziałów całkowitej masy brutto pociągów,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 24

2. ustalił kategorię linii kolejowej oraz natężenie ruchu pociągów,
3. uwzględnił pozycje i kategorie kosztowe,
4. ustalił do wszystkich grup kosztowych udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym.

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR 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 2016/2017 przyjął składnik związany z rodzajem wykonywania przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm. Tym samym Zarządca spełnił również przesłankę określoną w § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, zezwalającą na odstępianie od badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

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 MIR.

Wartości części stawki, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, zgodnie z wnioskiem, 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 MIR, wynosi 0 zł/pockm. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki wymienionej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

Na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej przypisanej do ustalonego przedziału masy brutto pociągów wyznaczono współczynnik β – koszt jednego bruttonokilometra, wynoszący 0,02 zł. Stawki jednostkowe wyznaczono przy wykorzystaniu wyżej opisanego współczynnika β , ilości pockm i wartości granicznej przedziału masy brutto pociągów, tak by planowane przychody z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ramach rjp 2016/2017.

Zarządca przedstawił w tablicy dwie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii kolejowej i dla dwóch przedziałów masy brutto pociągu, czym spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR, stanowiącą, że wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, 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 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przy założeniu wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm, w odniesieniu do przewozów wskazanych w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązku narzuconego § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR.

Stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem, została skalkulowana w oparciu o zakładaną na rjp 2016/2017 pracę eksploatacyjną w wysokości 219 820,13 pockm oraz koszt zależny od natężenia ruchu pociągów [redacted] przy uwzględnieniu współczynnika β 0,02 zł.

Określone w powyższy sposób stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, ze składnikiem związanym z rodzajem wykonywanych przewozów równym 0 zł/pockm, Zarządca przedstawił, jak poniżej.

Masa brutto pociągu	Stawka jednostkowa ze składnikiem związanym z rodzajem wykonywanych przewozów równym 0 zł/pockm na rjp 2016/2017 [zł/pockm]
$0 < M \leq 150$	3,27
$150 < M \leq 300$	6,00

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

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 2016/2017 – 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 wymienionej ustawy.

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

Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca skalkulował 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 i przystanków osobowych.

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

Powyżej wskazane zasady oszacowania kosztów bezpośrednio ponoszonych, mając na względzie przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął również dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Ustalając wysokość opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca uwzględnił koszty generowane przez przystanki pasażerskie zlokalizowane wzdłuż dwóch udostępnianych linii kolejowych. Zaplanowane, całkowite koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągu wyniosły 273 992,37 zł, z kosztów tych Zarządca wydzielił:

- koszty wyłączone z bazy kosztowej, w wysokości 148 216,08 zł, których udział w kosztach całkowitych wynosi 54,09%,
- koszty bezpośrednie związane z dostępem do urządzeń w wysokości 125 776,29 zł, których udział wynosi 45,91%.

Na koszty bezpośrednie związane z dostępem do urządzeń, jak wynika z wniosku Zarządcy, składają się następujące koszty:

- oświetlenia przystanków kolejowych, w tym koszty energii elektrycznej oraz utrzymania i przeglądów urządzeń oświetleniowych,
- monitoringu na przystankach,
- wielosezonowego utrzymania i konserwacji peronów na przystankach osobowych,
- wykonania przeglądów peronów kolejowych.

Następnie z kosztów bezpośrednich związanych z dostępem do urządzeń zostały wydzielone koszty bezpośrednio ponoszone, do których zakwalifikowano, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, tę część planowanych kosztów, których wartość rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. W związku z powyższym w bazie kosztowej kosztów bezpośrednio ponoszonych ujęto wyłącznie koszty zużycia energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia przystanków osobowych oraz koszty utrzymania peronów kolejowych będących rezultatem przejazdów pociągami.

Przyjęte do kalkulacji koszty bezpośrednio ponoszone przedstawia poniższa tabela.

Pozycja kosztów	Klasyfikacja kosztów	Kwota kosztów uwzględniona do wyliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów [zł]	Udział kosztów w pozycjach kosztowych [%]
Prowadzenie ruchu kolejowego		■	■
Koszty dyżurnych ruchu	inne	■	■
Rozkład jazdy	inne	■	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 17 z 24

Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej		■	■
Przystanki osobowe	eksploatacja, konserwacja i remonty	■	■
Koszty zużycia energii	inne	■	■

Zarządca zaplanował zatem koszty usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie przewidywanych kosztów świadczenia tej usługi w ramach rjp 2016/2017.

Zakwalifikowanie przez Zarządcę, do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty za usługę dostępu do peronów, planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami należy uznać za zasadne i spełniające przesłanki § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

Powyższe świadczy również o spełnieniu przez Zarządcę przesłanek określonych w § 7 ust. 8a rozporządzenia MIR, stanowiącym, że jeżeli zarządca w ostatnim zakończonym roku obrotowym nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

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 2016/2017 ilość usługi dostępu i korzystania z peronów na poziomie 70 490 zatrzymań pociągów na liniach kolejowych na podstawie planowanej pracy eksploatacyjnej przy uwzględnieniu:

- informacji od Organizatora przewozów Województwa Dolnośląskiego odnośnie planowanej liczby kursujących pociągów na liniach kolejowych: nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa – Harrachov (4 230 pociągów) oraz nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica (8 854 pociągi);
- liczby przystanków osobowych, obsługiwanych na zarządzanych liniach kolejowych, tj. 2 przystanki na linii nr 311 oraz 7 przystanków na linii nr 326.

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

Opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił w oparciu o opisane powyżej planowane koszty świadczenia usługi, określone na podstawie szacowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych oraz o planowaną ilość usługi.

Opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych, wymienionych powyżej, zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych nr 311 oraz nr 326 wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych i planowanej łącznej liczby zatrzymań pociągów przy krawędzi peronów, przy przyjętym mierniku „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 2016/2017, przedstawiona została w poniższej tabeli.

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2016/2017 [zł]	Koszty [zł]	Liczba zatrzymań [szt.]
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych	Zatrzymanie	1,19	██████████	70 438

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 wskazuje, że wysokość tych stawek została ustalona w sposób zgodny z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

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 2016/2017 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 ww. ustawy, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z 9 marca 2016 r. nr NK.047.08.2016 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 MIR, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym.

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 sprzeczności z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej oraz dwa przedziały 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 MIR, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z masą brutto pociągu i kategorią linii kolejowej.

Powyższe świadczy o spełnieniu § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, 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 MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

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

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

Z uwagi na fakt, że na całej długości zarządzanych linii kolejowych nr 311 i 326 Zarządca ustalił jedną kategorię linii kolejowej oraz dwa przedziały masy brutto pociągów pasażerskich: o masie nie większej niż 150 T oraz o masie większej niż 150 T i nie większej niż 300 T, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone w ten sposób, że stawka rośnie wraz ze wzrostem całkowitej masy brutto pociągów.

Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Jednocześnie 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. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych w art. 33 ust 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, i ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym. Z uwagi na brak narzędzi umożliwiających określenie amortyzacji według faktycznego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdów pociągów, koszty amortyzacji nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

Dowodzi to faktu, że wymóg określony w § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia MIR został spełniony, jako że zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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 MIR, do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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.

Zarządca rozpoczął działalność polegającą na udostępnianiu infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, więc faktyczne wysokości ponoszonych kosztów będzie mógł określić dopiero w cenniku 2017/2018. Zarządca we wniosku wskazuje również, że koszty zarządzania

w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2015 r., dodatkowo były obciążone marżami nakładanymi przez firmy zewnętrzne i nie odzwierciedlają w pełni realnie ponoszonych nakładów. Wobec powyższego, zgodnie z wnioskiem, Zarządca oparł planowanie kosztów udostępniania infrastruktury o szacunkowe wartości kosztów świadczenia tych usług. Taki sposób określania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej jest zgodny z § 7 ust. 8a rozporządzenia MIR.

Należy zauważyć, że obecnie obowiązujące regulacje prawne nie wskazują precyzyjnie sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę praca eksploatacyjna, uwzględniająca zapotrzebowanie organizatora transportu publicznego w ramach świadczenia usługi przewozu osób dla tożsamego okresu, w którym ustalono koszty, tj. w ramach rjp 2016/2017, nie budzi zastrzeżeń i wątpliwości Prezesa UTK, w szczególności, że świadczy to także o uwzględnieniu przesłanki wynikającej z art. 6 i 7 ustawy o rachunkowości. Podejście Zarządcy do określenia pracy eksploatacyjnej w okresie wspólnym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych jest zgodna z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo, o których mowa m.in. w art. 6 i 7 ustawy o rachunkowości.

Mając na uwadze powyższe, należało uznać, że Zarządca zastosował się do przepisów prawa z zakresu określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

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

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2016/2017 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednio ponoszone utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej związane ze świadczeniem tej usługi.

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 nie jest sprzeczne z przesłanką określoną w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, traktującą, 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.

Ze względu na niewyczerpujący i nieprecyzyjny stan prawny w zakresie sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił ilości usług w oparciu o wolumen usług planowanych, podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu, w okresie tożsamym dla przyjętych kosztów, tj. w ramach rjp 2016/2017.

Uznaje się, że przyjęta metodyka określenia ilości usług dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie jest sprzeczna z przepisami w zakresie przyjętej usługi związanej z dostępem i korzystaniem z peronów.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa z zakresu zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

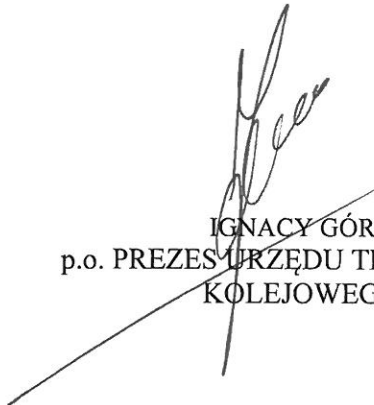
Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w ramach polityki ujednolicenia systemu określania stawek jednostkowych, podejmowane w granicach prawa oraz uwzględniające zasadę zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, jak również przewidywalności opłat, a w konsekwencji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

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2016/2017 – 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. PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu na rozkład jazdy pociągów 2016/2017
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu na rozkład jazdy pociągów 2016/2017

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBY DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem związanym z rodzajem wykonywanych przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
$0 < M \leq 150$	3,27
$150 < M \leq 300$	6,00

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBY DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych	zatrzymanie	1,19