

Warszawa, dnia kwietnia 2013 r.



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

DRRK-WKL-9110-08/2013

**UBB Polska sp. z o.o.**

ul. Siemiradzkiego 18  
72-600 Świnoujście

## **DECYZJA**

Działając zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz w nawiązaniu do wniosku UBB Polska sp. z o.o. z siedzibą w Świnoujściu, zwanej dalej „UBB” lub „Zarządcą”, z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2013/2014, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym

## **ZATWIERDZAM**

stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wyszczególnioną w Załączniku do niniejszej decyzji.

## **UZASADNIENIE**

Pismem z dnia 15 marca 2013 r. (data wpływu do UTK – 18 marca 2013 r.) kancelaria prawna Wardyński i Wspólnicy sp. k., działająca w oparciu o złożone pełnomocnictwo UBB, na podstawie § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 74), zwanego dalej „rozporządzeniem”, przedłożyła Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, do zatwierdzenia projekt stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na odcinku Granica Państwa – Świnoujście Centrum, obowiązującej od dnia 15 grudnia 2013 r.

W związku z powyższym, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 10 ust. 1 i art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, pismem z dnia 20 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-08/2013(01-MŚ), Prezes UTK zawiadomił UBB o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014.

Strona 1 z 8

W trakcie przeprowadzonego postępowania administracyjnego rozpatrzono następujące zagadnienia:

I. Przedłożenie wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zarządca, zgodnie z § 16 ust 1 rozporządzenia przedłożył projekt stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, do którego dołączył wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawki dla pociągów pasażerskich oraz oświadczenie o odstąpieniu od:

- stosowania minimalnej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- zwiększania stawki jednostkowej opłaty podstawowej,
- przyznawania ulg w opłacie podstawowej.

Zarządca wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikowi kolejowemu UBB GmbH zapoznanie się z projektem stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz wykazem linii kolejowej. Przewoźnik zapoznał się z projektem i nie wniósł uwag.

II. Charakterystyka infrastruktury kolejowej UBB

Infrastruktura UBB składa się z jednej linii kolejowej na odcinku Granica Państwa (Ahlbeck Grenze) – Świnoujście Centrum o długości 1,4 km. Linia ta jest przedłużeniem niemieckiej sieci kolejowej i na terytorium Polski nie łączy się z żadną inną siecią kolejową. Z infrastruktury UBB korzysta tylko przewoźnik pasażerski UBB GmbH, eksploatujący nowoczesne, niskopodłogowe spalinowe autobusy szynowe typu GTW 2/6 Bombardier.

III. Kategoryzacja linii kolejowych

Po linii kolejowej zarządzanej przez UBB odbywa się wyłącznie ruch pasażerski.

W związku z tym, Zarządca określił jedną kategorię udostępnianej linii kolejowej (oznaczył ją jako „Kategoria A”) na podstawie poniższych parametrów:

- 1) dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów pasażerskich – od 0 do 80 km/godz.,
- 2) średniodobowego natężenia ruchu pociągów – 47,56 przejazdów pociągów/dobę.

Przyjęte parametry kategoryzacji linii kolejowej są identyczne jak przyjęte dla rjp 2012/2013.

IV. Zasady pobierania opłat

Zarządca, tak jak w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów:

- nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej w wyniku poniesienia wydatków z tytułu: powiększenia niewystarczającej zdolności przepustowej linii, niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko, podnoszenia efektywności inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej oraz podwyższenia międzynarodowych kolejowych przewozów towarów, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie podstawowej, w celu: rozwijania nowych usług, korzystania przez przewoźników z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej lub gdy wystąpiły oszczędności kosztów zarządzania, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym;
- będzie stosował, określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, w przypadku pociągów, dla których istnieje: potwierdzona konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu lub których

obowiązek śledzenia wyniku z odrębnych przepisów, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia;

➤ będzie pobierał opłatę rezerwacyjną, zgodnie § 18 rozporządzenia, za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została wykorzystana przez przewoźnika kolejowego;

➤ przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, przedłożonych Prezesowi UTK do zatwierdzenia, będzie stosował marżę zysku w wysokości 5%. W myśl § 13 rozporządzenia, zarządca infrastruktury określa opłaty podstawowe i dodatkowe w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%. Wysokość marży zysku przyjęta przez UBB na rjp 2013/2014 nie ulega zmianie w stosunku do przyjętej na rjp 2011/2012 i 2012/2013. Planowana marża zysku została ustalona zgodnie z przyjętym modelem biznesowym Spółki. Z doświadczeń UBB GmbH wynika, że przyjęta wielkość marży zysku będzie stanowiła zabezpieczenie pokrycia kosztów działalności Zarządcy przy uwzględnieniu zmiennej koniunktury gospodarczej kraju i wynikających z tego ryzykach zachwiania kontynuacji działalności gospodarczej. Ryzyko to jest spotęgowane niebezpieczeństwem wystąpienia różnic kursowych walut, ponieważ UBB jest spółką polską, która rozlicza się zarówno w PLN, jak również w EUR (np. czynsz dzierżawny płacony jest na rzecz UBB GmbH w EUR), jak również z ryzykiem prawnym, podatkowym i operacyjnym, związanym z prowadzeniem działalności spółki należącej do niemieckiej grupy DB na rynku polskim. Ponadto, z zarządzanej linii korzysta tylko jeden przewoźnik niemiecki, zachodzi więc ryzyko wynikające ze współpracy podmiotów z siedzibą w różnych krajach. Wysokość marży zysku nie uległa zmianie w stosunku do przyjętej w latach poprzednich. Zdaniem Prezesa UTK, zarządca, jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego, zobowiązany jest do działań w kierunku ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia. Zarządca powinien dostosować swoje działania do potrzeb przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej w interesie społecznym oraz w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych. Wskazana jest więc w przyszłości optymalizacja wysokości marży zysku, doliczanej przez Zarządcę do opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury lub odstąpienie od jej stosowania.

V. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przepisów ustawy i rozporządzenia

Zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust.3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmującą usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca określił, w myśl § 7 rozporządzenia, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich.

Na podstawie § 8 ust. 1 rozporządzenia do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, zarządca przyjął:

- koszty bezpośrednie, obejmujące:
  - koszty utrzymania,
  - koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
  - amortyzację,
- koszty pośrednie działalności;
- pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7 rozporządzenia.

Zarządca oświadczył, że nie określił kosztów finansowych, o których mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, ponieważ nie przewiduje korzystania w 2014 r. z kredytów na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej. Zarządzana przez niego infrastruktura kolejowa jest nowowymagowana i nie wymaga nakładów inwestycyjnych.

Zarządca przedstawił, zgodnie z § 8 ust. 2 rozporządzenia, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii kolejowej i jednego przedziału masy brutto pociągu.

Zarządca przyjął identyczny jak dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 i 2012/2013 przedział masy brutto pociągu (0 – 960 T, wynikający z ciężaru eksploatowanego przez UBB GmbH spalinowego autobusu szynowego) i kategorię linii kolejowej (kat. "A").

Zarządca zestawiał stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w tablicy, o której mowa w § 8 ust. 4 rozporządzenia.

Zarządca nie określił stawek jednostkowych opłat za usługi związane z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz stawek jednostkowych za usługi dodatkowe i pomocnicze, wymienione w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, gdyż nie będzie ich świadczyć przewoźnikom kolejowym.

Zarządca oświadczył, że nie występował o dotacje na remonty i modernizację infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym, jak również nie przewiduje innych przychodów, o wysokość których musiałby pomniejszyć wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury.

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

Zarządca przedłożył, w myśl § 8 ust. 2 rozporządzenia, stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii i dla jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągu, analogicznie jak w rjp 2011/2012 i 2012/2013.

Przedłożona Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawka jednostkowa opłaty podstawowej, w związku z udostępnianiem zarządzanej linii kolejowej tylko dla ruchu pasażerskiego, określona jest zgodnie z § 7 rozporządzenia wyłącznie dla pociągów pasażerskich.

Przyjęta przez Zarządcę metoda wyliczenia ww. stawki polegała na rozłożeniu planowanych kosztów udostępniania infrastruktury na całkowitą planowaną na rjp 2013/2014 pracę eksploatacyjną.

#### VII. Wielkości przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat

Planowane łączne koszty na rjp 2013/2014, związane z przewidywanym zakresem udostępniania infrastruktury kolejowej (§ 13 rozporządzenia) przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej wynoszą ██████████ zł, są w identycznej wysokości jak planowane koszty na rjp 2011/2012 i 2012/2013 i wyższe o 20,02% od wykonanych w 2012 r., które wyniosły ██████████ zł.

W kwocie tej:

1) koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ zł są wyższe o 9,38% od planowanych na rjp 2012/2013 (██████████ zł) oraz wyższe o 16,26% od wykonanych w 2012 r. (██████████ zł), w tym:

a) koszty utrzymania w wysokości ██████████ zł są takie same jak planowane na rjp 2012/2013 oraz wyższe o 5,00% od wykonanych w 2012 r. (██████████ zł),

- b) koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł są wyższe o 2,66% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 9,23% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] zł),
- 2) koszty pośrednie w wysokości [REDACTED] zł są niższe o 24,75% od planowanych na rjp 2012/2013 ([REDACTED] zł) oraz wyższe o 37,04% od wykonanych w 2012 r. ([REDACTED] zł),
- 3) amortyzacja w wysokości [REDACTED] zł tytułem odpisów amortyzacyjnych w związku z budową dworca kolejowego w Świnoujściu na 2014 r.

Wzrost planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 w porównaniu do wykonanych w 2012 r. wynika ze wzrostu kosztów dzierżawy infrastruktury kolejowej należącej do UBB GmbH. Czynsz dzierżawny ustalany jest każdego roku według klucza rocznego tempa wzrostu cen za towary i usługi za rok poprzedni. Zapłata czynszu dzierżawnego na rzecz spółki UBB GmbH następuje w EUR, w związku z tym w kosztach został uwzględniony również wzrost kursu wymiany walut.

Koszty utrzymania wynikają z obciążenia UBB przez utrzymującą infrastrukturę kolejową spółkę - matkę UBB GmbH kosztami konserwacji, przeglądu i napraw części infrastruktury zarządzanej przez UBB. Zarządca utrzymał planowane koszty na poziomie kosztów planowanych na bieżący rozkład jazdy pociągów.

Koszty prowadzenia ruchu obejmują koszty czynszu dzierżawnego ustalonego zgodnie z umową z dnia 18 sierpnia 2008 r. zawartą pomiędzy spółką – matką UBB GmbH a UBB, koszty prowadzenia ruchu przez spółkę – matkę UBB GmbH, adekwatnie do części infrastruktury zarządzanej przez UBB, koszty personelu nastawni w odniesieniu do odcinka Granica Państwa (Ahlbeck Grenze) – Świnoujście.

Wynagrodzenie za dzierżawę składa się z czynszu dzierżawnego za działki gruntowe w wysokości [REDACTED] zł oraz czynszu dzierżawnego za urządzenia znajdujące się na tych działkach w wysokości [REDACTED] zł oraz opłaty rocznej na rzecz Lasów Państwowych w wysokości [REDACTED] zł. Dzierżawa gruntu następuje zgodnie z umową dzierżawy pomiędzy spółką UBB GmbH a Miastem Świnoujście. Czynsz dzierżawny za korzystanie z urządzeń ustala się na podstawie rocznej amortyzacji infrastruktury znajdującej się na przedmiotowym odcinku trasy, zgodnie z przepisami niemieckiego prawa handlowego.

Koszty prowadzenia ruchu w wysokości [REDACTED] zł wynikają z kosztów eksploatacyjnych infrastruktury spółki UBB GmbH i obejmują koszty wynagrodzenia personelu nastawni Heringsdorf w odniesieniu do odcinka Granica Państwa (Ahlbeck Grenze) – Świnoujście w stosunku do całkowitej długości odcinka spółki UBB GmbH oraz koszty wynagrodzenia personelu administracyjnego zajmującego się obsługą Spółki UBB. Wysokość kosztów wynagrodzenia personelu zostały uzgodnione według taryfy wynagradzania pracowników UBB GmbH. Zaplanowane koszty pośrednie są związane z doradztwem prawnym, prowadzeniem ksiąg rachunkowych, zamknięciem roku obrotowego, tłumaczeniami, obrotem pieniężnym oraz odpowiedzialnością cywilną wynikającą z dokumentacji finansowej za lata obrotowe 2011 – 2012 i podlegają inflacji w wymiarze 3,5%.

Z uwagi na relacje spółek UBB GmbH i UBB, jak również na różnice wynikające z odrębnych porządków prawnych (niemieckiego i polskiego) konieczne jest uwzględnienie kosztów doradztwa, w szczególności doradztwa prawnego i podatkowego, jak również usług tłumaczy przysięgłych.

Zarządca zaplanował pracę eksploatacyjną na rjp 2013/2014, wyrażoną w pociągokilometrach (dalej „pockm”), w oparciu o zgłoszone przez przewoźnika zapotrzebowanie na kursowanie pociągów z częstotliwością co 30 minut wg planu letniego od maja 2014 do października 2014 r., co 60 minut wg planu zimowego od dnia 15 grudnia 2013 r. do maja 2014 r. oraz do końca obowiązywania planu letniego, tj. do dnia 13 grudnia 2014 r.

Planowana praca eksploatacyjna w wysokości [ ] pockm ([ ] przejazdów) jest identyczna jak na rjp 2011/2012 i 2012/2013 oraz mniejsza o 2,40% od wykonanej w 2012 r., wynoszącej [ ] pockm.

Udostępnianie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez UBB kształtuje się w ostatnich latach na zbliżonym poziomie. Planowane na rjp 2013/2014 koszty udostępniania infrastruktury oraz wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej są identyczne jak planowane na rjp 2011/2012 i 2012/2013.

VIII. Analiza proponowanej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określona przez Zarządcę na rjp 2013/2014 wynosi 42,92 zł/pockm i jest utrzymana na poziomie stawki określonej na rjp 2011/2012 oraz na obowiązujący rjp 2012/2013. Biorąc pod uwagę udostępnianie tylko jednej linii kolejowej, ww. stawka jest jednocześnie średnim kosztem udostępniania linii kolejowej dla jednego pociągu na odległość jednego kilometra dla zarządzanej infrastruktury.

Przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawki jednostkowej opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej całkowite koszty i planowana praca eksploatacyjna na dotychczasowym poziomie zapewniły niezmiennosc dotychczasowej stawki jednostkowej opłat podstawowej, co ochroni rynku przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a tym samym spełnia wymaganie, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia. Jest to szczególnie ważne dla stabilizacji i przewidywalności opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych.

IX. Poniesione koszty i wykonana praca eksploatacyjna w 2012 roku

Porównując poniesione w 2012 r. koszty udostępnienia infrastruktury związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury i wykonaną pracę eksploatacyjną, do analogicznych wielkości planowanych na rjp 2011/2012, stwierdzono zrealizowanie:

- planowanych kosztów w wysokości 83,32 % (plan [ ] zł, wykonanie [ ] zł),
- planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 102,46 % (plan [ ] pockm, wykonanie [ ] pockm).

Powyższe wskaźniki wykonania w 2012 r. zaplanowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej na rjp 2011/2012 świadczą o właściwym wykorzystaniu zaangażowanego kapitału oraz właściwej strategii zarządzania UBB.

Należy podkreślić, że planowanie przez UBB wielkości kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury jest utrudnione z uwagi na fakt, że dużą część kosztów udostępniania infrastruktury Zarządca rozlicza ze spółką – matką UBB GmbH w EUR i w efekcie na ich wysokość mają wpływ wahania kursu EUR w stosunku do PLN. Dodatkowym utrudnieniem w planowaniu kosztów jest odmiennosc systemów prawnych i podatkowych w krajach prowadzenia działalności zarówno UBB jak i UBB GmbH, skutkująca koniecznością korzystania z dodatkowego doradztwa prawnego i finansowego.

Wykonanie zwiększonej w stosunku do zaplanowanej pracy eksploatacyjnej wynika z dodatkowego zwiększonego popytu na przewozy pasażerskie w sezonie letnim.

X. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych w trakcie postępowania administracyjnego analiz złożonych przez Zarządcę dokumentów oraz zgromadzonych na potrzeby postępowania materiałów dowodowych, Prezes UTK uznał, że skalkulowana stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w wielkości niezmienionej od kilku

rozkładów jazdy gwarantuje stabilność opłat za korzystanie z infrastruktury UBB ponoszonych przez przewoźnika kolejowego na kolejne rozkłady jazdy pociągów, poczynając od rjp 2010/2011. Dodatkowym elementem stabilizującym wysokość opłat jest utrzymanie marży zysku na niezmiennym poziomie (5%). Mając na uwadze specyficzną sytuację prawną i księgową UBB oraz konieczność uwzględnienia dodatkowego ryzyka finansowego, związanego z kształtowaniem się kursu walut, a także pamiętając o niepodwyższaniu przez Zarządcę w ostatnich latach stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej stwierdza się również prowadzenie właściwej polityki kosztowej. Utrzymywanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w kolejnych latach sprzyja długoterminowemu planowaniu udostępniania zarządzanej infrastruktury, prowadzeniu stabilnej działalności przewoźnika kolejowego, w szczególności realizującego cel publiczny, jakim jest przewóz osób, a także stymuluje atrakcyjność kolejowego transportu pasażerskiego. Można oczekiwać, że przy lepszej, stabilnej koniunkturze gospodarczej kraju, a także przy niewystępowaniu zwiększonych nakładów finansowych na utrzymanie i inwestycje w nowowybudowaną infrastrukturę kolejową i przy zbliżonym planowanym poziomie wielkości pracy eksploatacyjnej, strategia zarządcza UBB będzie sprzyjała obniżeniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jak również obniżeniu wielkości marży zysku. Działania powyższe umocnią rozwój lokalnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich oraz poprawią konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu.

W ocenie Prezesa UTK przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej UBB nie narusza wymogów przepisu art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, jak również przepisu § 16 ust. 4 rozporządzenia, zobowiązującego do skalkulowania stawek jednostkowych opłat w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

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

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym).

#### Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. w Świnoujściu na rozkład jazdy pociągów 2013/2014.

#### Otrzymuje:

**Pani**

**Mirella Lechna**

**Wardyński i Wspólnicy Sp. k**

ul. Odrzańska 6/4

50-113 Wrocław

**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych  
z infrastruktury kolejowej UBB Polska sp. z o.o. w Świnoujściu  
na rozkład jazdy pociągów 2013/2014**

**I. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp  
do infrastruktury dla pociągów pasażerskich**

<b>Całkowita masa pociągu brutto m [t]</b>	<b>Kategoria A</b>
<b>m &lt; 960</b>	<b>42,92 (PLN/km)</b>