

Warszawa, dnia 10 lipca 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.7.2015.AG

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa”, oraz 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 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „utk”, po rozpatrzeniu wniosku spółki Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, z dnia 11 marca 2015 r. Nr II/89/2015 (data wpływu do UTK: 18 marca 2015 r.) o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

- I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk,**
- II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk,**
- III. opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 33 ust. 11 utk, za prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru,**

przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 11 marca 2015 r. Nr II/89/2015 przez Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, na rjp 2015/2016,

ZATWIERDZAM

- I. opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, za:**
 - 1. udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD,**
 - 2. udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów,**
 - 3. wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.,**

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 25

przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 11 marca 2015 r. Nr II/89/2015 przez Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, na rjp 2015/2016.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek spółki Infra SILESIA S.A. siedzibą w Rybniku, zwanej dalej „Zarządcą” lub „Stroną”, z dnia 11 marca 2015 r. Nr II/89/2015, zwany dalej „wnioskiem”;
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.2.MŚ;
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.3.MŚ;
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.MŚ;
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.5.AG;
6. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.8.MS.

Wnioskiem z dnia 11 marca 2015 r. Nr II/89/2015 Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r., jednocześnie informując, że kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury sporządzona jest zgodnie z § 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”.

Pismem z dnia 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.2.MŚ Prezes UTK, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 utk, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2015/2016. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań.

Pismami z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.3.MŚ oraz z dnia 21 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.MŚ, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.5.AG, Prezes UTK ponownie poinformował Stronę o przysługującym jej, na podstawie art. 10 kpa, prawie do złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do materiałów zebranych w trakcie postępowania i zgłoszonych żądań, a także do przeglądania akt sprawy i sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Pismem z dnia 8 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.8.MS, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Stan prawny:

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 kpa, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa 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 kpa, 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 utk do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 utk 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 utk, zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Przepis art. 33 ust. 2 utk, 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 utk, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a utk, 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 utk, 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.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 5 utk, 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 utk, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, 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 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 ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Rodzaje przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazane są w § 7 ust. 11 tego rozporządzenia.

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 ust. 3, na podstawie § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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.

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 tą część kosztów bezpośrednich, 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.

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia 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 bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

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

Zgodnie z § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, 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.

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/pocmk, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejęcia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR wskazuje, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na dwa lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- 1) przewozy pasażerskie / przewozy towarowe,
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,
- 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe,
- 4) przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe,
- 5) transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym,
- 6) przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone,
- 7) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

Przepis § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11 uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich trzech lat.

Natomiast, w myśl § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR, planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości co najmniej raz na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu przydzielania tras pociągów.

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 utk, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do utk.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR 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, zwaną dalej „uzasadnionymi kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 5 z 25

Opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku. Opłaty te ustala zarządca, w myśl § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

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

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

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

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 utk;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, 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 utk.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożony przez Zarządcę, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk, projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w tym za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2015/2016 pod kątem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Przedłożony przez Zarządcę wniosek zawiera jeden projekt, obejmujący zarówno stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 utk, jak również opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk.

Na wstępie należy zaznaczyć, że przedstawiając wspólny projekt opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządca nie wyodrębnił poszczególnych projektów, do czego

zobowiązany był zgodnie z brzmieniem przepisów § 7 ust. 24 w zw. z ust. 23 pkt 1, 2 i 3 rozporządzenia MIR.

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 zaś 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 wraz z kalkulacją ich wysokości, projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia MIR, tj.:

- 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 utk;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

Jak wynika z przedłożonego wniosku, Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, na którą składa się 15 linii kolejowych znaczenia miejscowego, po których prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy.

Zarządca ustalił dla wszystkich zarządzanych linii kolejowych jedną kategorię linii dla wartości parametrów wynoszących:

- średniodobowe natężenie ruchu kolejowego: $0 < N_{sr} < 40$ pociągów/dobę;
- dopuszczalna prędkość techniczna, uwzględniająca ograniczenia stałe: $0 < V_{max} \leq 40$ km/godz.

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

Przedstawiona zgodnie z wnioskiem baza kosztów planowana na rjp 2015/2016, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jak również opłat dodatkowych – została wyznaczona z wykorzystaniem wartości kosztów bezpośrednich, ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Zarządca określił koszty związane z przejazdem pociągu, jako koszty bezpośrednie związane z przejazdem pociągu w wysokości [REDAKTOWANE] oraz koszty pośrednie i finansowe w wysokości [REDAKTOWANE]. Do kosztów bezpośrednich Zarządca zaliczył koszty: utrzymania i remontów infrastruktury oraz prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacja, dla której przyjął wartość [REDAKTOWANE]. Koszty pośrednie i finansowe wynoszą również [REDAKTOWANE].

Zarządca poinformował we wniosku, że nie będzie korzystać z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, o której mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR. Przywołany przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 7 z 25

MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Zarządca przedstawił tabelę dotyczącą kosztów opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej, jak poniżej.

Wyszczególnienie	Koszty usługi podstawowej [zł]
Koszty bezpośrednie związane z przejazdem pociągu	██████████
Koszty utrzymania i remontów	██████████
Koszty prowadzenia ruchu	██████████
Amortyzacja	██████
Koszty pośrednie i finansowe	██████
Koszty ogółem	██████████

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 załącznika do utk, w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty bezpośrednio ponoszone i pracę eksploacyjną.

Stawka jednostkowa skalkulowana została przez Zarządcę jako suma składnika związanego z kosztami bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów.

Taką możliwość przewiduje przepis § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR traktujący, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. W ust. 3 przywołanego przepisu wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

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

Zarządca zamieścił we wniosku tabelę dotyczącą kosztów bezpośrednio ponoszonych dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak poniżej.

Wyszczególnienie	Koszty minimalnego dostępu [zł]
Koszty bezpośrednie związane z przejazdem pociągu	██████████
Koszty pośrednie i finansowe	██████████
Koszty ogółem	██████████

Jako koszty świadczenia usługi minimalnego dostępu, Zarządca zakwalifikował koszty bezpośrednie związane z przejazdem pociągu w wysokości ██████████ oraz koszty pośrednie i finansowe w wysokości 0 zł.

Koszty pośrednie i finansowe, zgodnie z wnioskiem, nie zaliczają się do kosztów ponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp Zarządca przyjął, jako koszty bezpośrednio ponoszone: koszty bezpośrednie w wysokości ██████████ oraz koszty pośrednie i finansowe w wysokości ██████████

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, która wskazuje, 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, przyjmuje się tę część kosztów bezpośrednich, 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 i amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Ustalona baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych zawiera koszty pośrednie i finansowe w wysokości ██████████, które, zgodnie z informacją we wniosku, nie zaliczają się do ponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Niezaliczenie wymienionych kosztów pośrednich i finansowych, poprzez przyjęcie ich wartości w wysokości ██████████, może świadczyć o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą 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, w szczególności koszty administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowe i pośrednie.

Przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp – kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi ██████████ – powinno być jednakże dokonane przy zachowaniu zasad określonych w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR. Przepis ten stanowi, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, 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 oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Zarządca, w sprzeczności z przytoczonymi przepisami, nie wykazał we wniosku:

- a) odniesienia się do kosztów bezpośrednio poniesionych w ostatnim roku obrotowym (2014 r.),
- b) przeszacowania przyjmowanych kosztów współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na lata 2015 i 2016.

Podanie we wniosku przyjętych do kalkulacji wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych, bez opisanie sposobu ich ustalenia oraz bez wykazania wypełnienia obowiązków wymienionych w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, w ocenie Prezesa UTK nie pozwala uznać przedłożonych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za prawidłowo określone w kontekście wymagań stawianych przez obowiązujące uregulowania prawne, w szczególności § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR. Przytoczony przepis stanowi, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, 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 oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Należy zauważyć, że wysokość kosztów przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości [REDACTED] w połączeniu z kosztami minimalnego dostępu w wysokości [REDACTED], nie jest równa zadeklarowanym kosztom opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED]. W efekcie bowiem koszty całej usługi podstawowej powinny wynieść [REDACTED]. Takie działanie, w szczególności tak duża rozbieżność wysokości przyjmowanych do kalkulacji stawek kosztów, świadczy o nieprawidłowym obliczeniu, w konsekwencji nieprawidłowym określeniu przez Zarządcę, przedkładanych Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w tym, w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury i obliuguje Prezesa UTK do odmowy ich zatwierdzenia.

W myśl bowiem przepisu § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, wartości i części stawek, o których mowa w ust. 2, oraz składników, o których mowa w 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/pockm. Przy nieprawidłowo zaplanowanych kosztach, szczególnie przy tak dużej ich różnicy, określenie stawek jednostkowych dostępu będzie wykazywało nieprawidłowości.

Stwierdza się zatem, że Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR rozpatrywanej w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

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

Praca eksploatacyjna, planowana na rjp 2015/2016, wskazana we wniosku wynosi 191 300 pockm. Zarządca nie przedstawił sposobu ustalenia przyjętej do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wielkości pracy eksploatacyjnej.

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił stawki jednostkowe, podobnie jak dla rjp 2014/2015, przy ustalonym średniodobowym natężeniu ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, dla jednego rodzaju pociągu, o którym mowa w art. 33 ust. 4 utk, tj. dla pociągu towarowego oraz dla 6 przedziałów mas brutto pociągów.

Wartości współczynnika korygującego zależnie od masy brutto pociągu przedstawia poniższa tabela.

Masa brutto pociągu [T]	Współczynnik korygujący według masy brutto pociągu α_M
$0 < m \leq 150$	■
$150 < m \leq 500$	■
$500 < m \leq 1100$	■
$1100 < m \leq 1500$	■
$1500 < m \leq 2100$	■
$2100 < m$	■

Jako stawkę bazową dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów, przyjmowaną do określenia stawek, Zarządca przyjął stawkę określoną dla przedziału $500 < m \leq 1100$. Stawka ta w dalszej kolejności jest korygowana przedstawionymi powyżej w tabeli współczynnikami przyjętymi przez Zarządcę dla przedziałów mas, tak aby spełniona została przesłanka, o której mowa w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, dotycząca wzrostu wartości stawki wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, Zarządca ustalił w taki sposób, że stawka jednostkowa, określona dla jednej kategorii linii kolejowej, rośnie wraz ze wzrostem masy pociągu, spełniając tym samym przesłankę § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

3.1. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów wynoszącego 0 zł/pockm.

Do wyznaczenia części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, uwzględniającej składnik wynikający z rodzaju przewozów w wysokości 0 zł/pockm, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przy kalkulacji stawek przyjęte do ich kalkulacji koszty zostały alokowane, przy jednej kategorii linii kolejowej, według kryterium przedziałów masy brutto pociągów.

Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązku ustalenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z § 7 ust. 2, 3 i 5 rozporządzenia MIR.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 11 z 25

Z treści § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR wynika bowiem, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Zaś z treści ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Stawki jednostkowe obliczone przy zastosowaniu współczynnika korygującego według masy brutto pociągu oraz składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów wynoszącego 0 zł/pockm przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto [T]	Współczynnik korygujący według masy brutto pociągu α_M	Stawka jednostkowa przy składniku wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]
0<m≤150	■	18,81
150<m≤500	■	20,98
500<m≤1100	■	24,11
1100<m≤1500	■	25,56
1500<m≤2100	■	27,00
2100<m	■	28,21

3.2. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów innego niż 0 zł/pockm

Zarządca ustalił część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla których składnik wynikający z rodzaju przewozów ma wartość inną niż 0 zł.

Stawki jednostkowe obliczone przy zastosowaniu przyjętych wielkości współczynników korygujących według masy brutto pociągu oraz składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów wynoszącego 0 zł/pockm przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto [T]	Składnik wynikający z rodzaju przewozów inny niż 0zł/pockm [zł/pockm]	Stawka jednostkowa przy składniku wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]
0<m≤150	■	80,74
150<m≤500	■	82,91
500<m≤1100	■	86,04
1100<m≤1500	■	87,49

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 25

1500<m≤2100	■	88,93
2100<m	■	90,14

Zgodnie z przytoczonymi w niniejszej decyzji przepisami, Zarządca może określić stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, innego niż 0 zł/pockm – dla przewozów, których wykonywanie nie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych – pod warunkiem, że na podstawie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, wykaże że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Należy jednakże zauważyć, że zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, w szczególności z § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, badanie rynku przeprowadza się na podstawie zasad określonych w przywołanych przepisach, polegających m.in. na badaniu rynku przy uwzględnieniu jego podziału co najmniej na pary przewozów, wymienione w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

Zarządca kalkulując stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej uwzględnił składnik wynikający z rodzaju wykonywanych przewozów, nie przedstawiając jednakże uzasadnienia prawnego jego zastosowania oraz sposobu określenia jego wartości. Zarządca nie wykazał bowiem przeprowadzenia badania rynku w oparciu o pary wykonywanych przewozów o których mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, mającego na celu wykazanie, czy wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów przyjmowanego do kalkulacji stawek nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy, do czego był zobowiązany przepisem § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

Powyższe działanie Zarządcy świadczy o naruszeniu zasad określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, w szczególności wskazanych powyżej przepisów § 7 ust. 11, 12 rozporządzenia MIR.

Zarządca nie skorzystał również z uprawnienia uznania przeprowadzenia badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR.

Zgodnie bowiem z przytoczonym powyżej przepisem, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że spełniona została przynajmniej jedna z wymienionych przesłanek:

pkt 1 – wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3 – nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy, lub pkt 2 – w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe – nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich trzech lat.

Zarządca nie wykazał jednakże spełnienia żadnego z warunków, wymienionych w § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że nie zaistniały przesłanki do możliwości zastosowania przez Zarządcę wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów o wartości innej niż 0 zł/pockm.

Zastosowanie zatem składnika stawki wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pocmk do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi naruszenie przez Zarządcę przepisów określonych w § 7 ust. 5, 11 i 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, a tym samym art. 33 ust. 2 utk, stanowiącym, że opłatę podstawową za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustala się przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowaw art. 33 ust. 3a pkt 1 utk.

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

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w zakresie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia MIR.

W ramach opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, Zarządca ustalił stawki jednostkowe opłat za analogiczne usługi, które świadczył przewoźnikom kolejowym, w ramach poprzednich rozkładów jazdy pociągów:

- dostęp terminali towarowych/bocznic,
- dostęp do torów formowania składów pociągów,
- dostęp do torów postojowych.

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

Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z wnioskiem, zostały oparte o uzasadnioną część kosztów bezpośrednich ponoszonych przez Zarządcę i uzależnione od częstotliwości dostępu do tych urządzeń.

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty na rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty, które przedstawił w tabeli, jak poniżej.

Wyszczególnienie	Koszty dostępu do urządzeń [zł]
Koszty bezpośrednie	██████████
Koszty pośrednie i finansowe	█
Koszty ogółem	██████████

Do planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do torów postojowych Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone w wysokości ██████████.

Podobnie, jak w przypadku minimalnego dostępu, należy mieć na względzie, że wysokość kosztów przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości ██████████ w połączeniu z kosztami

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 25

minimalnego dostępu w wysokości [REDACTED] nie jest równa zadeklarowanym kosztom opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED]. W efekcie koszty całej usługi podstawowej powinny wynieść [REDACTED]. Takie działanie Zarządcy, w szczególności tak duża rozbieżność wysokości przyjmowanych do kalkulacji stawek kosztów, podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, świadczy o niewłaściwym określeniu przedkładanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w tym w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów i obliguje Prezesa UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, do odmowy uznania ich jako prawidłowo określone. Zarządca zobowiązany jest bowiem ustalać koszty przyjmowane do kalkulacji stawek, opierając się na prawidłowych obliczeniach, dokonanych zgodnie ze wskazanymi wyżej wymogami prawnymi w tym zakresie.

Błędy w ustalaniu kosztów dostępu do urządzeń zauważa się również w przypadku przypisywania kosztów świadczenia dla poszczególnych usług dostępu. Zadeklarowana wysokość łącznych kosztów usługi dostępu do urządzeń w kwocie [REDACTED], różni się bowiem od kwoty łącznej, stanowiącej sumę kosztów przypisanych do poszczególnych usług która wynosi [REDACTED]. Błędne ustalanie kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek budzi wątpliwości w zakresie prawidłowości określonych na ich podstawie stawek dostępu.

Stwierdza się zatem, że Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

2. Planowana ilość usług przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Zgodnie z treścią zawartą we wniosku Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016, następujące ilości dla usługi:

- dostęp terminali towarowych/bocznic – [REDACTED] pockm,
- dostęp torów do formowania składów pociągów – [REDACTED] pockm,
- dostęp do torów postojowych – [REDACTED] pockm.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 w zakresie ilości powyżej wymienionych usług – nie stanowi naruszenia prawa. Jednakże z racji iż zarządca, zgodnie z § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, obowiązany jest przedłożyć do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawki jednostkowe wraz z kalkulacją ich wysokości, istnieje również domniemanie, że zarządca zobligowany jest do wskazania sposobu przyjęcia planowanych ilości usług, czego, zgodnie z przedłożonym wnioskiem, Strona nie uczyniła.

Powyższe budzi wątpliwości Prezesa UTK w zakresie rzetelnego określania przez Zarządcę stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na podstawie w ten sposób przyjętych ilości usług.

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

Dla poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów stawki jednostkowe skalkulowane zostały przez Zarządcę jako iloraz planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji i ilości poszczególnych usług.

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, które przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Koszty [zł]	Praca eksploatacyjna na rjp 2015/2016 [pockm]	Stawka na rjp 2015/2016 [zł]
Dostęp terminali towarowych/bocznic	██████████	██████	48,54
dostęp terminali towarowych/bocznic	██████████	██████	145,62
Dostęp do torów postojowych	██████████	██████	7,81
Ogółem	██████████	██████	

Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – nieprawidłowo ustalonych kosztów, poprzez podanie kwot, które po zsumowaniu powinny dać kwotę inną, niż to Zarządca zadeklarował, stanowi naruszenie § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którym opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Nierzetelne określenie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wskazuje, że przyjęte koszty nie są ustalone zgodnie z przesłanką, określoną w art. 33 ust. 2 utk, dotyczącą przyjmowania do kalkulacji stawek kosztów, jakie bezpośrednio poniesie Zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Niewłaściwe ustalenie kosztów przyjmowanych do kalkulacji, poprzez nieprawidłowe obliczenia tych kosztów świadczy o niezastosowaniu się do postanowień § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którym opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym dostęp do urządzeń związanych z obsługą

pociągów, ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk.

III. OPŁATY DODATKOWE

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR również w zakresie opłat dodatkowych, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 3 rozporządzenia MIR.

Opłaty dodatkowe pobiera się, w myśl art. 33 ust. 11 utk, za świadczone przez zarządcę usługi, inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

Przepis § 6 rozporządzenia MIR stanowi, że zarządca może pobierać opłaty dodatkowe za:

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- 3) dostawę paliwa;
- 4) nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie przez zarządcę prac manewrowych;
- 5) sprawowanie nadzoru nad transportem towarów niebezpiecznych;
- 6) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, w tym za:
 - a) czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 7) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 8) dostarczanie na żądanie przewoźnika, uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, nieobjętych opłatą podstawową;
- 9) nieobjętą opłatą podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- 10) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- 11) udostępnienie w postaci wydruku dokumentów, które są udostępniane przez zarządcę w postaci elektronicznej;
- 12) inne usługi świadczone przez zarządcę na zlecenie przewoźnika.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 17 z 25

Zarządca planuje na rjp 2015/2016 świadczenie analogicznego zakresu usług jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, powiększonego o usługę opracowania warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią, w ramach usługi udzielania pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.

1. Planowane koszty oraz ilości usług przyjęte do kalkulacji opłat dodatkowych

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług dodatkowych oraz ich ilości przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie		Wielkość usług na rjp 2015/2016	Koszt jednostkowy [zł]	Koszty bezpośrednie na rjp 2015/2016 [zł]
1	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru		■ rbg	■	■
2	Udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD		■ szt.	■	■
3	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów		■ str.	■	■
4	Wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.	nowe	■ szt.	■	■
		prolongata		■	
Łączne koszty usług dodatkowych					■

W obowiązującym stanie prawnym brak jest uregulowań przewidujących szczególne wymogi w zakresie kalkulacji opłat dodatkowych. Przyjęcie zatem do kalkulacji tych opłat ramach rjp 2015/2016, przedstawionych w powyższej tabeli, ilości planowanych usług dodatkowych oraz kosztów ich świadczenia nie budzi zastrzeżeń, co do sposobu ich określenia.

2. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych

Opłaty dodatkowe, zgodnie z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Opłaty dodatkowe, zgodnie z wnioskiem, zostały skalkulowane z wykorzystaniem kosztów bezpośrednich. Zarządca poinformował, że do opłat tych nie będzie naliczał marży zysku.

Opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług wyznaczono jako iloraz wielkości kosztów zaplanowanych dla każdej usługi i ilości zaplanowanych usług.

Powyższy sposób wyznaczenia opłat dodatkowych wskazuje, że Zarządca optymalizuje koszty, które są podstawą do zapewnienia przewidywanego zakresu udostępniania infrastruktury kolejowej, co potwierdza również nienaliczanie przez Zarządcę marży zysku do pobieranych opłat w ramach za świadczenie usług dodatkowych, co nie stoi w sprzeczności z zasadami prawidłowego ich określania, zawartych w przytoczonym powyżej przepisie § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR dla poniżej wymienionych usług dodatkowych.:

- udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD,
- udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów,
- wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.
- ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.

Jednakże, w przypadku usługi prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru, prognozowany koszt jednostkowy w kwocie [REDAKTOWANE] został na podstawie prognozowanego kosztu dyspozytora, wynoszącego [REDAKTOWANE] bez uwzględnienia żadnych zależności.

Błąd w przyjęciu kosztu świadczenia tej usługi obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia opłaty dodatkowej za usługę polegającą na prowadzeniu pociągów wymagających szczególnego nadzoru.

3. Opłaty dodatkowe na rjp 2015/2016

W wyniku przyjęcia planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i ilości usług, Zarządca określił opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług, co przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata [zł]	
1.	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru	45,89	
2.	Udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD	12,78	
3.	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	0,35	
4.	Wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie Zarządcy	nowe	9,00
		prolongata	2,00

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług. Do opłat dodatkowych Zarządca nie będzie doliczał marży zysku.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR wraz z ich kalkulacją, określone na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, bez uwzględnienia marży zysku nieprzekraczającej 10%, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR dla poniższych usług dodatkowych:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 19 z 25

- udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD,
- udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów,
- wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.

Powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia wyżej wymienionych opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku dla usług dodatkowych i odmowy zatwierdzenia opłaty dodatkowej dla usług polegających na prowadzeniu pociągów wymagających szczególnego nadzoru.

Jednocześnie należy wskazać, że w załączonym do wniosku Projekcie stawek nie zawarto informacji o świadczonej usłudze dodatkowej, polegającej na wydawaniu nowych i przedłużaniu ważności dotychczasowych zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A., dla której w załączonej do wniosku Kalkulacji obliczono i podano opłaty. Z racji, iż Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk zatwierdza lub odmawia zatwierdzenia przedłożonych stawek, uznano jednak, że przedmiotowa opłata może podlegać zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. Bez względu na powyższe, obowiązkiem Zarządcy jest opublikowanie proponowanej opłaty w projekcie stawek, o czym mowa w § 7 ust. 23 pkt 3 rozporządzenia MIR. Przepis ten stanowi, że zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6.

PODSUMOWANIE

Na wstępie podkreśla się, że przedłożony przez Zarządcę wniosek zawiera wyłącznie jeden projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej wraz z opłatami dodatkowymi, co stoi w sprzeczności z obowiązkiem określonym w § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR traktującym, że 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 utk;
 - 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.
- I. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, pozwala stwierdzić, że:
1. Przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty, ustalone zostały nierzetelnie, ze względu na deklarowane kwoty kosztów opłaty podstawowej, które po dodaniu nie stanowią sumy kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów deklarowanych w innych tabelach. Powyższe nie znajduje akceptacji Prezesa UTK w zakresie uznania przedłożonych stawek, jako prawidłowo określonych w świetle postanowień wynikających z § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR. Przepis ten stanowi, że wartości i części stawek, o których mowa w ust. 2, oraz składników, o których mowa w 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 25

sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pockm. Przy nierzetelnie zaś zaplanowanych kosztach, szczególnie przy tak dużej ich różnicy, określenie stawek jednostkowych dostępu będzie obarczone błędem rachunkowym.

2. Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, planowanych na rjp 2015/2016, z uwagi na nieodniesienie się do kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, do czego zobowiązuje przywołany przepis. Ma to szczególne znaczenie z uwagi na fakt, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym.
3. Przy ustalaniu kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca nie uwzględnił współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, wymaganego przez § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku.
4. Przy ustalaniu kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca nie uwzględnił ponadto planowanych wskaźników inflacji, wymaganych przepisem § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR. Przepis ten stanowi, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.
5. Zarządca, przy określaniu stawek jednostkowych, uwzględnił składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, inny niż 0 zł/pockm, bez wykazania, że wartość tego składnika, w myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, nie spowoduje przejęcia przewozów przez transport samochodowy. Przepis § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR stanowi bowiem, że 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 nie spowoduje przejęcia przewozów przez transport samochodowy. Obowiązki związane z badaniem rynku są określone w szczególności przepisem § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, w którym to ustawodawca wskazuje częstotliwość badania rynku oraz konieczność uwzględnienia do badania wymienionych siedmiu par rodzajów przewozów, takich jak: przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe, przewozy całopociągowe/ładunki rozproszone, pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy pociągów/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Zarządca nie wykazał we wniosku, aby takie badanie przeprowadził. Należy wskazać, iż powyższe wymaganie ustawowe wpłata się w intencje polityki Unii Europejskiej w zakresie promowania rodzajów transportu sprzyjających ochronie środowiska naturalnego. Brak jego spełnienia należy zatem ocenić negatywnie.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 21 z 25

6. Ponadto Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, może uznać badanie rynku, o którym mowa powyżej, za przeprowadzone, jeśli wykaże spełnienie jednego z warunków: wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy (pkt 1) lub w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat (pkt 2). Ponieważ Zarządca nie wykazał we wniosku, aby jedna z wyżej wymienionych okoliczności wystąpiła, nie był uprawniony do określenia składnika stawki jednostkowej, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, innego niż 0 zł/pockm. Zastosowanie w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm stanowi zatem naruszenie § 7 ust. 15 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 2 utk oraz w przepisach rozporządzenia MIR: § 7 ust. 6, ust. 8, ust. 11, ust. 12, ust. 15.

Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę dyspozycji zawartych w powyższych przepisach, Prezes UTK, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, zobligowany był odmówić zatwierdzenia, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk.

- II. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 w zakresie projektu dotyczącego opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, pozwala stwierdzić, że:

Zarządca naruszył przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w zw. z art. 33 ust. 2 utk, stanowiący, że zarządca przyjmuje do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej, uzasadnioną część kosztów będących rezultatem wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami, które rosną wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, poprzez nierzetelne ustalenie przyjmowanych kosztów, jak poniżej:

1. Podobnie, jak w przypadku minimalnego dostępu występuje różnica między wysokością kosztów przyjętą do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości [REDACTED], w połączeniu z kosztami minimalnego dostępu w wysokości [REDACTED], a wysokością zadeklarowanych kosztów opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED]. Łączne koszty całej usługi podstawowej powinny bowiem wynieść [REDACTED]. Nierzetelne ustalenia kosztów, w szczególności tak duża rozbieżność wysokości przyjmowanych do kalkulacji stawek kosztów, świadczy o nieprawidłowym określeniu przedkładanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w tym w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów i obliguje Prezesa UTK do odmowy uznania ich jako prawidłowo określone.
2. Błędy w ustalaniu kosztów dostępu do urządzeń zauważa się również w przypadku przypisywania kosztów świadczenia dla poszczególnych usług dostępu.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 22 z 25

Zadeklarowana wysokość łącznych kosztów usługi dostępu do urządzeń w kwocie ██████, różni się bowiem od kwoty łącznej, stanowiącej sumę kosztów przypisanych do poszczególnych usług, która wynosi ██████. Błędne ustalanie kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek nie pozwala, w ocenie Prezesa UTK, do uznania prawidłowości określonych na ich podstawie stawek dostępu.

Stwierdza się zatem, że Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę powyższych przepisów, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zobligowany był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

III. Odnosząc się do przedłożonych przez Zarządcę opłat dodatkowych, Prezes UTK stwierdza, że kalkulacja wysokości tych opłat – nie narusza wymagań przepisu § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 11 utk, zgodnie z którym opłaty dodatkowe zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10% w zakresie poniżej wymienionych usług dodatkowych:

- udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD,
- udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów,
- wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia opłat dodatkowych dla wymienionych powyżej usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

W przypadku opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 33 ust. 11 utk, dla usługi polegającej na prowadzeniu pociągów wymagających szczególnego nadzoru – ze względu na błędne określenie kosztu jednostkowego świadczenia wymienionej usługi, polegające na oparciu, bez uwzględnienia żadnych zależności, wysokości prognozowanego kosztu jednostkowego w kwocie ██████ na prognozowanym koszcie dyspozytora, wynoszącym ██████ – Prezes UTK zobligowany był do odmowy jej zatwierdzenia.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i 7 utk 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 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

*z up. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego*

IGNACY GÓRA
WICEPREZES URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Załączniki: Załącznik do Decyzji Prezesa UTK Nr DRRK-WKL.730.7.2015.AG

**Oplaty dodatkowe za usługi świadczone przewoźnikom kolejowym
korzystającym z infrastruktury kolejowej
INFRA SILESIA S.A. na rjp 2015/2016**

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata [zł]	
1.	Udostępnianie regulaminu w formie papierowej + wersja na CD	12,78	
2.	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	0,35	
3.	Wydawanie nowych i przedłużanie ważności zezwoleń do przebywania na terenie INFRA SILESIA S.A.	nowe	9,00
		prolongata	2,00

