



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

DRRK-WKL.730.2.2015.JG

Warszawa, dnia 23 października 2015 r.

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

**Podmioty na prawach strony:**

**Izba Gospodarcza Transportu  
Lądowego**

Al. Jerozolimskie 125/127  
02-017 Warszawa

**Związek Niezależnych  
Przewoźników Kolejowych**

ul. Lwowska 6/2  
00-658 Warszawa

**Stowarzyszenie Ekspertów  
i Menedżerów Transportu  
Szynowego**

ul. Trębacka 4  
00-074 Warszawa

**Fundacja „Pro Kolej”**

ul. Jasna 15  
00-003 Warszawa

**DECYZJA**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.” i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z 12 marca 2015 r. Nr IUS3-3610-5/2015 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 118

stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.,

### ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie Nr IUS3-3610-5/2015, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016:

- 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,
- III. opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

### UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „Zarządcą” z 12 marca 2015 r. Nr IUS3-3610-5/2015 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”, obowiązujących od 13 grudnia 2015 r., zwany dalej „wnioskiem” w wersji jawnej oraz w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa.
2. Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Przedsiębiorców Nr 0000037568, stan na 22 lipca 2015 r.
3. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 17 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.2.MŚ.
4. „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Ir – 105”, przedłożona przy piśmie z 10 marca 2015 r. Nr IKO2-0350-18.1-2015 w wersji jawnej oraz w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa.
5. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2015/2016. link: [http://www.plksa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Reg\\_przydzielania\\_tras/Regulamin\\_2015\\_2016/10.08.2015/P\\_15-16\\_Regulamin\\_w.5.pdf](http://www.plksa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_2015_2016/10.08.2015/P_15-16_Regulamin_w.5.pdf)
6. „Umowa o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r.”, przekazana przy piśmie z 12 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.6/2014 wraz z informacją o jej jawności.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 2 z 118



7. Wniosek Fundacji „Pro Kolej”, zwanej dalej „Pro Kolej”, z 17 marca 2015 r. Nr FPK/10/03/2015 o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.
8. Pismo przewoźnika ORLEN KolTrans sp. z o.o., zwanego dalej „ORLEN”, z 26 marca 2015 r. Nr PO/1923/2015.
9. Pismo Pro Kolej z 26 marca 2015 r. Nr FPK/14/03/2015.
10. Wniosek Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, zwanej dalej „IGTL”, z 23 marca 2015 r. Nr IGTL/1-85/6/1/2015 o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.
11. Wniosek Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, zwanego dalej „ZNPk”, z 26 marca 2015 r. Nr ZNPk 2/3/2015 o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.
12. Pismo przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi”, z 30 marca 2015 r. Nr MKP-636-027.1-2015.
13. Pismo Railway Business Forum, zwane dalej „RBF”, z 2 kwietnia 2015 r.
14. Pismo przewoźnika PKP Intercity S.A., zwanego dalej „Intercity”, z 3 kwietnia 2015 r. Nr BASW1-070/10/2015.
15. Pismo Prezesa UTK z 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.22.MŚ.
16. Wniosek Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, zwanego dalej „SEiMTS”, z 17 kwietnia 2015 r. L.dz. 187/2015 o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.
17. Pismo przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., zwanego dalej „Kolejami Wielkopolskimi”, z 20 kwietnia 2015 r. Nr KW-WWOa-067-2015.
18. Pismo Prezesa UTK z 21 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.23.AG.
19. Pismo Zarządcy z 28 kwietnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.6/2015.
20. Pismo Zarządcy z 28 kwietnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.7/2015.
21. Pismo IGTL z 14 maja 2015 r. Nr IGTL/1-85/6/2/2015.
22. Postanowienie Prezesa UTK z 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.4.AG o dopuszczeniu Pro Kolej do udziału w postępowaniu na prawach strony.
23. Postanowienie Prezesa UTK z 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.6.AG o ograniczeniu Pro Kolej prawa wglądu do akt postępowania.
24. Pismo Prezesa UTK z 29 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.38.AG.
25. Postanowienie Prezesa UTK z 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.11.AG o dopuszczeniu IGTL do udziału w postępowaniu na prawach strony.
26. Postanowienie Prezesa UTK z 8 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.13.AG o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do akt postępowania.
27. Postanowienie Prezesa UTK z 16 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.18.AG o dopuszczeniu ZNPk do udziału w postępowaniu na prawach strony.
28. Pełnomocnictwo z 18 czerwca 2015 r. dla Pani Kamili Woźniak udzielone przez pełnomocnika IGTL do dokonania wglądu w akta sprawy.
29. Postanowienie Prezesa UTK z 19 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.20.AG o ograniczeniu ZNPk prawa wglądu do akt postępowania.

30. Pismo ZNPK z 1 czerwca 2015 r. Nr ZNPK 3/5/2014 (wpływ do siedziby Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, 22 czerwca 2015 r.).
31. Pismo Prezesa UTK z 22 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2015.39.AG.
32. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.41.AG.
33. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.42.AG.
34. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.43.AG.
35. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.44.AG.
36. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.45.AG.
37. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.46.AG.
38. Pismo Prezesa UTK z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.47.AG.
39. Notatka służbowa z czynności udostępniania akt sprawy z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.48.AG.
40. Postanowienie Prezesa UTK z 25 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.27.AG o dopuszczeniu SEiMTS do udziału w postępowaniu na prawach strony.
41. Postanowienie Prezesa UTK z 29 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.29.AG o ograniczeniu SEiMTS prawa wglądu do akt postępowania.
42. Pismo Zarządcy z 30 czerwca 2015 r. Nr IKO2-0350-1.6-2015.
43. Notatka służbowa z 14 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.50.AG z udostępniania akt administracyjnych sprawy pełnomocnikowi IGTL.
44. Informacja medialna „Kurier Kolejowy” z 15 lipca 2015 r., zwana dalej „Informacją Kuriera Kolejowego”.  
link: [www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/25077/ZNPK-krytycznie-o-...1](http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/25077/ZNPK-krytycznie-o-...1)
45. Pismo Centrum Zrównoważonego Transportu z 23 lipca 2015 r. Nr CZT-2042-1-MW w sprawie sposobu określania stawek przez Zarządcę.
46. Pismo Prezesa UTK z 27 lipca 2015 r. DRRK-WKL.730.2.2015.51.JG.
47. Pismo Prezesa UTK z 27 lipca 2015 r. DRRK-WKL.730.2.2015.52.JG.
48. Wypowiedź Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, zwanego dalej „MIR” z dnia 17 kwietnia 2015 r., zamieszczona na stronie internetowej Sejmu RP, zwana dalej „wypowiedzią Podsekretarza Stanu”.  
link: <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=1D5E918D>
49. Pismo Zarządcy z 29 lipca 2015 r. Nr IUS3-3610-13/15.
50. Pismo Prezesa UTK z 3 sierpnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.53.AG.
51. Pismo Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r. Nr IKO2-0350-1.9-2015.
52. Pismo Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15.
53. Pismo Prezesa UTK z 20 sierpnia 2015 r. DRRK-WKL.730.2.2015.56.AG.
54. Pismo Prezesa UTK z 1 września 2015 r. DRRK-WKL.730.2.2015.59.AG.
55. Pismo Zarządcy z 17 września 2015 r. Nr IKO2-0350-1.9.1-2015.

56. Informacja ze strony internetowej UTK *Wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016*, data publikacji 19 marzec 2015 r.
- link: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/5737,Wplynal-wniosek-PKP-Polskich-Linii-Kolejowych-SA-o-zatwierdzenie-stawek-jednostk.html?search=565>
57. Pismo Ministra Finansów *Wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników ekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, aktualizacja październik – 2014 r.*, 2 października 2014 r.
58. Henryk Bałuch, *Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, rocznik 2003, zeszyt 47, strony 125-137, wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
59. Raport wraz z opinią, wykonane na zlecenie Prezesa UTK przez spółkę KPMG Audyt sp. z o.o. sp. k. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „KPMG”, z 29 września 2015 r. w sprawie oceny zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przedłożonych przez Zarządcę w projektach stawek jednostkowych opłat oraz oświadczeniem z 14 października 2015 r. o zachowaniu bezstronności i niezależności przedstawionego raportu i opinii, zwany dalej „raportem KPMG”.
60. Postanowienie Prezesa UTK z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.72.AG o ograniczeniu Pro Kolej prawa wglądu do akt postępowania.
61. Postanowienie Prezesa UTK z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do akt postępowania.
62. Postanowienie Prezesa UTK z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do akt postępowania.
63. Postanowienie Prezesa UTK z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG o ograniczeniu SEiMTS prawa wglądu do akt postępowania.
64. Pismo Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG.
65. Pismo SEiMTS w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG.
66. Pismo ZNPK z 6 października 2015 r. o przedłużenie terminu określonego w piśmie Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG.
67. Notatka z przeglądu akt przez ZNPK z 7 października 2015 r.
68. Pełnomocnictwo ZNPK z 7 października 2015 r.
69. Pełnomocnictwo Pro Kolej z 8 października 2015 r.
70. Notatka z przeglądu akt przez Pro Kolej z 9 października 2015 r.
71. Pismo Prezesa UTK z 9 października 2015 r. przedłużające termin określony w piśmie Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG.
72. Pismo ZNPK z 12 października 2015 r. w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG
73. Oświadczenie KPMG z 14 października 2015 r.

74. Pismo IGTL z 20 października 2015 r. w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG.

Wypełniając przesłankę określoną w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Zarządca przy wniosku Nr IUS3s-3610-5/2015 przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2015/2016, zwane dalej „projektami stawek”, wraz z ich kalkulacją.

Zarządca przy piśmie z 10 marca 2015 r. Nr IKO2-0350-18.1-2015 przekazał Instrukcję kalkulacji stawek obowiązującą dla rjp 2015/2016, w części objętej tajemnicą przedsiębiorstwa. Celem Instrukcji kalkulacji stawek, zgodnie z informacją w niej zawartą, jest ustalenie norm i zasad ustalania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także zapewnienia transparentności, jednoznaczności i stabilizacji systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Kierując się przesłanką, określoną w § 7 ust. 23 rozporządzenia PL, na swojej stronie internetowej, <http://www.plk-sa.pl/>, Zarządca zamieścił:

1. projekt stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm;
2. wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii dla pociągów pasażerskich i towarowych (projekt);
3. wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów (projekt);
4. zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w wersji nie stanowiącej tajemnicy przedsiębiorcy Zarządcy.

Pismem z 17 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.2.MŚ, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 k.p.a., w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2015/2016.

Mając na względzie dominujący charakter Zarządcy na rynku zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce z uwagi na zarządzanie narodową siecią linii kolejowych, stanowiącą strategiczny element systemu transportowego w Polsce i w Europie, co podkreślone zostało również przez Zarządcę w Instrukcji kalkulacji stawek, jak również stojąc na straży praworządności w celu dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz sprawnego załatwienia sprawy i kierując się słusznym interesem Zarządcy i obywateli – Prezes UTK – na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem” (<https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/5737,Wplynal-wniosek-PKP-Polskich-Linii-Kolejowych-SA-o-zatwierdzenie-stawek-jednostk.html?search=565> – poinformował 19 marca 2015 r. o złożeniu przez Zarządcę projektów stawek za dostęp i korzystanie z narodowej infrastruktury kolejowej przez niego udostępnianej oraz o możliwości pobrania dokumentów: projektów stawek jednostkowych opłat oraz Zasad kalkulacji stawek jednostkowych, jednocześnie zapraszając do przesyłania uwag i opinii na adres Urzędu w terminie do 27 marca 2015 r.



Pismem z 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.22.MŚ Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy do 30 maja 2015 r. z uwagi na skomplikowany charakter postępowania.

Pismem z 21 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.23.AG Prezes UTK wezwał Zarządcę do szczegółowego uzasadnienia objęcia danych klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa” w dokumentach przedłożonych Prezesowi UTK.

W odpowiedzi, Zarządca przedłożył wymagane wyjaśnienia pismem z 28 kwietnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.6/2015. Zdaniem Zarządcy elementy kalkulacji stawek jednostkowych objęte w jego wniosku klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa przedstawiają wartość gospodarczą, gdyż są bezpośrednio związane z prowadzoną przez Zarządcę działalnością gospodarczą i z punktu widzenia tej działalności mają istotne znaczenie. Odnoszą się one do sfery finansowej, gospodarczej i organizacyjnej, które Zarządca ma prawo utrzymywać w tajemnicy przed innymi przedsiębiorcami należy wskazać, że szczegółowe dane dotyczące kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych i sposób ich określania są danymi szczególnie wrażliwymi, gdyż dotyczą określonych rodzajowo kosztów prowadzonej działalności, które to informacje przedsiębiorcy zachowują w tajemnicy. Również szczegółowe informacje o sposobie kalkulacji stawek jednostkowych są danymi szczególnie wrażliwymi z punktu widzenia Zarządcy, gdyż odnoszą się ściśle do sposobu kształtowania polityki cenowej i formułowania oferty handlowej. Ochrona danych dotyczących kształtowania oferty handlowej i cen jest powszechnym zjawiskiem w obrocie gospodarczym. Informacji dotyczących sposobu kształtowania polityki cenowej nie należy przy tym utożsamiać z informacjami dotyczącymi zasad kalkulacji stawek jednostkowych, w tym przyjmowanych wielkości kosztów i wolumenu usług, gdyż informacje te są upubliczniane na stronie internetowej Zarządcy.

Pismem z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.41.AG, Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia szczegółowego uzasadnienia wysokości kosztów bezpośrednich, przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Zarządca odpowiedział pismem z 30 czerwca 2015 r. Nr IKO2-0350-1.6-2015.

Pismem z 27 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.51.JG, Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedstawienia wyjaśnień odnoszących się do kosztów bezpośrednich za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjętych do kalkulacji stawek w ramach rjp 2015/2016. Pismem z 3 sierpnia 2015 r. Nr IKO2-0350-1.9-2015 Zarządca wyjaśnił zaistniałe wątpliwości.

Pismem z 27 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.52.JG Prezes UTK wezwał Zarządcę do odniesienia się do uwag i oczekiwań Stron postępowania i Uczestników rynku kolejowego zgłoszonych do sprawy w odpowiedzi na zaproszenie Prezesa UTK do aktywnego uczestnictwa w prowadzonym postępowaniu, mającym duże znaczenie dla krajowych przewozów kolejowych w ramach rjp 2015/2016.

W toku postępowania, o dopuszczenie do udziału wystąpiły następujące organizacje społeczne reprezentujące przewoźników kolejowych: Pro Kolej pismem z 17 marca 2015 r. Nr FPK/10/03/2015, IGTL – pismem z 23 marca 2015 r. Nr IGTL/1-85/6/1/2015, ZNPK – pismem z 26 marca 2015 r. Nr ref. ZNPK 2/3/2015 oraz SEiMTS – pismem z 17 kwietnia 2015 r. L.dz. 187/2015.

Po rozpatrzeniu powyższych wniosków IGTL, Pro Kolej, ZNPK i SEiMTS, Prezes UTK uznał, że wobec spełnienia ustawowych przesłanek z art. 31 § 1 pkt 2 k.p.a., dopuszczenie do udziału w postępowaniu – wymienionych powyżej organizacji społecznych, reprezentujących przewoźników kolejowych, zwanych dalej „Stronami postępowania” – było uzasadnione ich celami statutowymi i przemawiał za tym ważny interes społeczny. W związku z powyższym,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 7 z 118

Prezes UTK wydał Stronom postępowania postanowienia o dopuszczeniu ich na prawach strony do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym wszczętym na podstawie wniosku Zarządcy w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej: z 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.4.AG dla Pro Kolej; z 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.11.AG dla IGTL; z 16 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.18.AG dla ZNPK; z 25 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.27.AG dla SEiMTS.

W niniejszym postępowaniu Zarządca opatrzył niektóre z przedkładanych dokumentów klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa”. Po przeprowadzeniu dokładnej analizy zastrzeżonych przez Zarządcę dokumentów, jak również biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy prawa, orzecznictwo sądów oraz literaturę przedmiotu, Prezes UTK uznał, iż informacje zawarte: w załącznikach Nr 3, 4 i 11 do Instrukcji kalkulacji stawek, w załączniku do wniosku Zarządcy, zatytułowanym „Załącznik do pisma Nr IUS3-3610-5/2015 – Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.”, od strony 2 do strony 39 oraz w załącznikach Nr 2, 3, 4 i 5 do projektów stawek – spełniły wszystkie przesłanki wynikające z art. 11 ust. 4 ustawy z 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.), zwanej dalej „uznk”, kwalifikują się do objęcia tajemnicą przedsiębiorstwa, gdyż:

- są one ściśle związane z prowadzoną przez Zarządcę działalnością gospodarczą i mają dla niej niewątpliwą wartość gospodarczą,
- nie zostały ujawnione do wiadomości publicznej, są nieznane ogółowi oraz nie można dowiedzieć się o nich drogą „zwykłą i dozwoloną”, a Zarządca podejmował i podejmuje działania mające na celu zachowanie poufności tych informacji,
- podjęto w stosunku do nich niezbędne działania w celu zachowania ich poufności poprzez stworzenie sytuacji, w której chronione informacje nie mogą dotrzeć do wiadomości osób trzecich w normalnym toku zdarzeń, bez żadnych specjalnych starań z ich strony.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 uznk, czynem nieuczciwej konkurencji jest przekazanie, ujawnienie lub wykorzystanie cudzych informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa albo ich nabycie od osoby nieuprawnionej, jeżeli zagraża lub narusza interes przedsiębiorcy. Z uwagi na treść tego przepisu, ujawnienie przez Prezesa UTK informacji, które Zarządca opatrzył klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa”, mogłoby stanowić czyn nieuczciwej konkurencji. W związku z powyższym, Prezes UTK uznał za niezbędne wydanie postanowień o ograniczeniu wglądu do akt niniejszego postępowania wszystkim podmiotom biorącym w nim udział na prawach strony.

Zasadność stanowiska Prezesa UTK w zakresie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego została potwierdzona zarówno w literaturze prawniczej, jak i w orzecznictwie sądowym, w szczególności w postanowieniu Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 3 stycznia 2012 r. sygn. akt XVII Amz 17/11 w sprawie zażalenia „Fundacji Pasażerów Synergia” na postanowienie Prezesa UTK z 30 marca 2011 r. Nr TRM4-9110-05/BG/11 o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego.

Mając na względzie objęcie przez Zarządcę części materiału dowodowego tajemnicą przedsiębiorstwa oraz z uwagi na powyższe, Prezes UTK wydał postanowienia uczestniczącym w niniejszym postępowaniu Stronom, ograniczające prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez Zarządcę w załączniku do jego wniosku (od strony 2 do strony 39), w załącznikach Nr 2, 3, 4 i 5 do projektów stawek oraz w załącznikach Nr 3, 4 i 11

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 8 z 118



do Instrukcji kalkulacji stawek w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa: z 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.6.AG dla Pro Kolej; z 8 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.13.AG dla IGTL; z 19 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.20.AG dla ZNPK; 29 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.29.AG dla SEiMTS.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.51. JG, do wyjaśnienia kosztów i metod kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca, pismami z 3 sierpnia 2015 r. Nr IKO2-0350-1.9-2015 oraz z 17 września 2015 r. Nr IKO2-0350-1.9.1-2015, przedstawił informacje, które w części objął tajemnicą przedsiębiorstwa. W związku z powyższym, Prezes UTK wydał Stronom postępowania postanowienia o dopuszczeniu ich na prawach strony do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym wszczętym na podstawie wniosku Zarządcy w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej: z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.72.AG dla Pro Kolej; z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG dla IGTL; z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG dla ZNPK; z 30 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.74.AG dla SEiMTS.

W odpowiedzi na zaproszenie Prezesa UTK, liczni Uczestnicy rynku kolejowego przestali swoje opinie i oczekiwania wobec projektów stawek Zarządcy – co spotkało się z pisemnym podziękowaniem Prezesa UTK za aktywny udział w niniejszym postępowaniu, mającym zasadnicze znaczenie dla rozwoju i niedyskryminacyjnej konkurencji krajowych przewoźników kolejowych osób i towarów.

### **Opinie i oczekiwania Uczestników rynku kolejowego**

#### **ORLEN**

Pismem z 26 marca 2015 r. Nr PO/1923/2015 ORLEN zgłosił swoje uwagi i opinie do przedłożonego przez Zarządcę projektu stawek jednostkowych opłat w ramach rjp 2015/2016. W opinii ORLEN:

- proponowany cennik zakłada średni wzrost opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla przewoźników towarowych na poziomie 0,7%, podczas gdy dla poszczególnych tras wzrost ten może osiągnąć nawet 2,6%,
- nieuzasadniony jest wzrost średniej stawki sieciowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury średnio o 1,3%, gdyż wzrost kosztów Zarządcy jest niższy – na poziomie 1,1%,
- obniżki stawek są zauważalne jedynie w najniższych przedziałach mas brutto pociągów, czyli nie dotyczą przewoźników towarowych z ładunkiem, a jedynie lokomotyw luzem czy powrotów składami próżnymi,
- przyjęte w cenniku Zarządcy wskaźniki inflacji na lata 2015 - 2016, przy poziomie inflacji za 2014 r. wynoszącej 0% i deflacji w styczniu i lutym 2015 r., będą realnie niższe od założonych.

Jednocześnie ORLEN zgłosił swoje wątpliwości i pytania do przedłożonego projektu stawek:

- Czy w przypadku realnie niższego wskaźnika inflacji w 2015 r. niż zakładany w projekcie, Zarządca dokona wstecznej korekty i zwróci przewoźnikom nadpłacone z tego tytułu kwoty?
- Co uzasadnia zakładany przez Zarządcę wzrost kosztów osobowych na poziomie 3%?

- Czy pozycje kosztowe „Remonty główne” nie powinny być potraktowane jako inwestycje, gdyż zdaniem ORLEN są to działania odtworzeniowe, które powinny być potraktowane jako inwestycje i podlegać amortyzacji, a nie widnieć w rachunku kosztów bieżącej eksploatacji?
- Czy koszty wykazane przez Zarządcę w pozycji „Maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót towarowych” są kosztami zakupu i eksploatacji?
- Jak Zarządca zamierza zrekompensować przewoźnikom kolejowym pogorszenie warunków poruszania się po infrastrukturze z powodu zmniejszającej się prędkości na infrastrukturze przy jednoczesnym wzroście kosztów dostępu wynikającym z modernizacji linii kolejowych?

Zdaniem ORLEN:

- przyjęcie przedłożonego projektu spowoduje wzrost kosztów dla przewoźników towarowych i pogorszenie ich konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego,
- Zarządca w swojej specyfikacji kosztowej nie próbuje redukować swoich kosztów, a przerzuca je na przewoźników kolejowych.

W związku z powyższym ORLEN postuluje o odrzucenie przesłanego projektu stawek i wymuszenie na Zarządcy obniżenia stawek dostępu do poziomu z poprzedniego rozkładu jazdy.

### **Pro Kolej**

W piśmie z 26 marca 2015 r. Nr FPK/14/03/2015 Pro Kolej przedstawiła swoją opinię dotyczącą przedłożonego projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

W opinii Pro Kolej, wstępna analiza projektu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wskazuje, że nie podjęto kroków na rzecz obniżenia opłat i wprowadzenia dalszych etapów implementacji wyroku Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu z 30 maja 2013 r. sygn. C-512/10 o stwierdzenie uchybień zobowiązaniom państwa członkowskiego ze skargi wniesionej 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej „wyrokiem TSUE”.

W rezultacie stawki opłat za dostęp do infrastruktury po raz kolejny rosną. Podstawowe wskaźniki ekonomiczne dla przedłożonego projektu wskazują na znaczne rozbieżności między wysokością przedłożonych stawek a praktyką innych europejskich zarządców infrastruktury, którzy mają znacznie większe doświadczenie w implementacji regulacji wspólnotowych. Kluczowy w tym zakresie udział bazy kosztowej przypisanej do opłat za infrastrukturę Zarządcy, zamiast 30%, sięga połowy łącznych kosztów Zarządcy i wartość ta ilustruje dobitnie dystans między ekonomią przedmiotowego projektu a standardami przyjmowanymi w analogicznych przedsiębiorstwach i praktyce innych państw europejskich.

Pro Kolej wskazuje także na nieregularne wzrosty stawek zarówno w przedziałach mas brutto pociągów jak i między poszczególnymi kategoriami linii kolejowych. Najmniejsze wzrosty stawek występują w przedziałach poniżej 1000 ton – ok. 0,91%, w przedziale między 1000 ton a 2000 ton wzrost ten wynosi 1,75%, natomiast dla przedziałów ponad 2000 ton wzrost osiąga 2,00%. Przy niezmiennym otoczeniu prawnym opłaty dla lekkich pociągów na niezelektryfikowanych liniach I kategorii spadają o 5%, a równocześnie na zelektryfikowanych liniach II kategorii w przedziale 300 – 360 ton stawki rosną o 3,5%, a w przedziale 1500 – 1600 ton o 3,4%.

W opinii Pro Kolej, na obecnym etapie postępowania, kluczowa jest szczegółowa weryfikacja materiału przedłożonego przez Zarządcę pod kątem zgodności projektowanej bazy kosztowej i mechanizmu kalkulacji stawek z przepisami prawa krajowego oraz europejskiego. Według Pro Kolej, czynności podejmowane w ramach prowadzonego postępowania nie mogą się ograniczać do odebrania oświadczenia Zarządcy o zgodności projektu z art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym. Zdaniem Pro Kolej, w ramach postępowania prowadzonego przez Prezesa UTK niezbędna jest własna ocena zgodności przedłożonego projektu, towarzyszących mu materiałów i ustaleń oraz odniesienie się do samej istoty sprawy. Konieczność usunięcia wszelkich wątpliwości co do zasadności wysokości stawek, jako kluczowego elementu stanowiącego podstawę wydania rozstrzygnięcia potwierdza również zapis § 7 ust. 25 rozporządzenia PL.

Odnosząc się do samej zawartości wniosku Zarządcy, Pro Kolej zauważa, że przed rozpoczęciem analizy niezbędna jest weryfikacja lub wyłączenie z bazy kosztowej pozycji tabeli w zakresie tzw. kwalifikacji wg celu poniesienia użytych w Zasadach kalkulacji stawek. Powszechne użycie w materiale nieprecyzyjnego określenia „inne” uniemożliwia ocenę zasadności włączenia do kalkulacji kwot o łącznej wysokości ponad 1 135 925 600 zł, stanowiącej ponad 60% całości bazy kosztowej. Zdaniem Pro Kolej, przyjęty opis nie wskazuje na jakikolwiek związek wskazanych kwot z wykonywaniem przewozów pociągami, a tym samym możliwość wykazania wymaganego przepisami prawa związku między wydatkiem a wykonywaniem przewozów pociągami.

Pro Kolej zauważa, że przedłożony projekt cennika nie zawiera elementów wskazujących na przyjęcie zachęt do zmniejszania kosztów zapewnienia infrastruktury i wysokości opłat za dostęp do niej zgodnych z wyrokiem TSUE. W przedłożonym materiale nie znalazły się również zestawienia inicjatyw restrukturyzacyjnych Zarządcy wymaganych na mocy decyzji Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013.

Wobec powyższych uwag zgłoszonych w piśmie, Pro Kolej uważa, że projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2015/2016 – w obecnym kształcie – nie gwarantuje ochrony podmiotów rynku kolejowego przed nieefektywnością Zarządcy oraz nieuzasadnionymi obciążeniami związanymi z nadmierną wysokością opłat. Po pierwszej weryfikacji, w opinii Pro Kolej, przedłożony projekt wydaje się niezgodny z zasadami kalkulacji stawek określonymi wymogami prawa i orzecznictwa oraz obowiązkami nałożonymi poprzednimi decyzjami Prezesa UTK. W związku z powyższym Pro Kolej wnosi o niezatwierdzanie cennika w przedłożonym kształcie.

## **RBF**

W piśmie z 2 kwietnia 2015 r. skierowanym do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, RBF zwraca uwagę na brak, w dalszym ciągu, pełnej implementacji wyroku TSUE. Zdaniem RBF, całkowicie niezrozumiała jest decyzja o wycofaniu środków finansowych budżetu państwa na obniżanie opłat za dostęp do infrastruktury. Środowisko transportu szynowego wielokrotnie postulowało podjęcie działań zmierzających do zmniejszenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej są hamulcem dla założeń zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce. Skutkiem wzrostu kosztów dostępu do infrastruktury jest degradacja potencjału i zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego. RBF zwraca uwagę, że niejasne są zmiany przez Zarządcę kategorii linii skutkujące różnicowaniem stawek na niektórych liniach. Zdaniem RBF sposób ustalania kategorii linii oraz pełne wyliczenia w tym zakresie powinny być ogólnodostępne. Odrębną kwestią, na którą zwrócono uwagę w piśmie RBF jest duża zmienność opłat dodatkowych, które stanowią dla podmiotów prowadzących działalność przewozową bardzo istotny czynnik

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 11 z 118

kosztowy. Zdaniem RBF, podjęcie spójnych działań przez Państwo oraz przez regulatora rynku kolejowego, zmierzających do obniżenia kosztów dostępu, będzie podstawą do pełnego wykorzystania potencjału transportu kolejowego.

### **Koleje Mazowieckie**

W piśmie z 30 marca 2015 r. Nr MKP-636-027.1-2015 Koleje Mazowieckie zwróciły się do Prezesa UTK o niezatwierdzenie przedłożonego przez Zarządcę projektu stawek jednostkowych opłat w ramach rjp 2015/2016. Uzasadniając swoją prośbę, Koleje Mazowieckie zwróciły uwagę na przeprowadzone analizy ekonomiczne dotyczące zmian kosztów wykupu tras pociągów zaplanowanych do kursowania zgodnie z rjp 2015/2016. Analizie poddane zostały:

- Zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich na liniach niezelektryfikowanych i z dostępem do sieci trakcyjnej,
- Zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej dotyczące: dostępu i korzystania z peronów, przekazywania informacji megafonowej i wizualnej dla podróżnych, dostępu do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich i korzystania z torów postojowych na stacjach,
- Zmiany stawek jednostkowych opłat dodatkowych, dotyczące opracowania warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, opracowania indywidualnego rozkładu jazdy.

W ocenie Kolei Mazowieckich, z przeprowadzonych analiz ekonomicznych wykupu tras wynika, że na liniach zelektryfikowanych, w przedziałach mas brutto odpowiadających masom uruchamianych pociągów (od 120 do 420 ton) oraz kategoriach linii kolejowych, po których Koleje Mazowieckie realizują przejazdy pociągów pasażerskich (kategorie 3, 4 i 5) nastąpi wzrost opłat na poziomie zbliżonym do 1,2%, a więc poniżej prognozowanego na 2016 r. wskaźnika inflacji. Jednocześnie z przeprowadzonego porównania dla linii nie posiadających sieci trakcyjnej, na których Koleje Mazowieckie uruchamiają przewozy lekkimi pociągami obsługiwanymi przez spalinowe autobusy szynowe, wynika że koszty dostępu ulegną obniżeniu o około 2,2%.

Zdaniem Kolei Mazowieckich, przeprowadzone porównania opłat za dostęp do odcinków linii kolejowych zdają się świadczyć o rozważnym podejściu Zarządcy do sprawy ustanowienia nowego cennika. Nie zmienia to jednak faktu, że opłaty te są utrzymywane od kilku lat na bardzo wysokim poziomie. Tym nie mniej zaobserwowana obecnie, względna stabilizacja cenowa i zaniechanie stosowania skokowych zmian stawek świadczy o tym, że Zarządca w pewnym sensie reaguje i uwzględnia sygnały płynące od uczestników polskiego rynku kolejowego. Uwzględniając powyższe ustalenia Koleje Mazowieckie zauważają, że po raz pierwszy od co najmniej 3 lat projekt cennika został skalkulowany w sposób wyważony, zaś pasażerscy przewoźnicy regionalni nie są już mierzeni według najwyższego pułapu cenowego. W zakresie opłaty peronowej, niemal dla każdej kategorii stacji i przystanków kolejowych zauważalny jest spadek wartości stawek jednostkowych (od -1,6% do -22,3%). Jednak towarzyszące opłatom peronowym koszty wygłaszania informacji megafonowych i wyświetlania komunikatów na wyświetlaczach peronowych wzrastają nawet o 233%.

Analogiczne wnioski dotyczą pozostałych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Zdaniem Kolei Mazowieckich Zarządca stosuje symboliczne opusty cenowe dla jednych usług, by w innej części dającej gwarancję zabezpieczenia przychodów na 2016 r. wprowadzić wzrosty opłat, które dotkną niemal wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 12 z 118



Spadek lub utrzymanie na obecnym poziomie opłat za usługi dodatkowe, dotyczące w segmencie działalności Kolei Mazowieckich wyłącznie opracowania przez Zarządcę warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną niepowodującą wstrzymania ruchu pociągów po sąsiednim torze oraz opracowania indywidualnego rozkładu jazdy i projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, jest aspektem marginalnym w kontekście ogółu kosztów ponoszonych przez Koleje Mazowieckie z tytułu corocznego wykupowania dostępu do infrastruktury.

Koleje Mazowieckie uważają, że Zarządca w zakresie w jakim kształtowanie cennika stawek regulują obecnie przepisy krajowe oraz wykładnia wyroku TSUE zachował daleko idącą ostrożność, bilansując koszty działalności wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów prognozowanymi przychodami, wynikającymi ze stosowania cennika stawek w formie przedstawionej w analizowanym projekcie cennika stawek obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.

### ZNPK

W piśmie z 26 marca 2015 r. Nr ref. ZNPK 2/3/2015 ZNPK podkreśla, że stawki dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządcy wciąż należą do najwyższych w Europie i oczekiwanym przez przewoźników rozwiązaniem jest ich dalsza obniżka, aby transport kolejowy mógł na równych warunkach konkurować z transportem drogowym. Jednocześnie ZNPK podtrzymuje stanowisko wyrażone w poprzednich postępowaniach dotyczących zatwierdzenia cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, iż podmioty uczestniczące w postępowaniu na prawach strony powinny mieć możliwość dostępu do bardziej szczegółowych danych kosztowych Zarządcy. Brak takich danych uniemożliwia weryfikację zasadności alokacji do bazy kosztowej poszczególnych elementów kosztowych, a także właściwego przypisania do poszczególnych kategorii linii kolejowych.

Zdaniem ZNPK, poważne wątpliwości budzi kwalifikacja poszczególnych grup kosztowych tzw. bazy kosztowej. W ślad za tym, ZNPK uważa, że z wyroku TSUE, a także z decyzji Prezesa UTK z dnia 8 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 zatwierdzającej cennik Zarządcy na rjp 2013/2014, do bazy kosztowej może zostać zakwalifikowana ta część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Tymczasem, w przedłożonym projekcie zawarto szereg pozycji kosztowych, opiewających na wiele milionów, które nie są ponoszone bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, ani też nie zmieniają się wraz ze wzrostem natężenia ruchu pociągów.

Duże wątpliwości, jak wskazuje ZNPK, budzi metodologia określania udziału kosztów przez Zarządcę. W uzupełnieniu, ZNPK dowodzi, że w decyzji Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 padło stwierdzenie: „PKP PLK, dążąc do rzetelności określania kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami, wyodrębniła jednorodne pozycje kosztów, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednich”. Kluczowy jest, zdaniem ZNPK, w tym kontekście zwrot: „ustalono (...) współczynnik” nie precyzując przy tym, jak ten współczynnik został ustalony, a w związku z tym nie wiadomo, czy został ustalony w sposób rzetelny i odpowiadający faktycznemu natężeniu ruchu. Odwołanie do decyzji Nr DRRK-WKL-9110-11/2013, w ślad za ZNPK, zdaje się być zasadnym, gdyż służy kwestionowaniu podstaw merytorycznych, które być może w obecnym projekcie cennika zostały skorygowane, jakkolwiek istnieje domniemanie, że mogły zostać na niezmiennym poziomie, budzącym wątpliwości i uznaniowo wyznaczonym poziomie. Kolejną wątpliwość budzi sposób kategoryzacji kosztów w ramach „kwalifikacji wg celu poniesienia” (kolumna Nr 3, str. 1-6, Zasady kalkulacji stawek). Jedną z ważniejszych kategorii występujących w tej kolumnie jest zbiorcza kategoria „eksploatacja, konserwacja i diagnostyka”. Zdaniem ZNPK, spośród trzech składowych tej kategorii tylko „eksploatacja”

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 13 z 118

może być w pewnej części uznawana jako koszt ponoszony bezpośrednio. Z kolei podkategorie „diagnostyka” oraz „konserwacja”, z natury rzeczy, w sposób oczywisty, stanowią element przygotowania sieci kolejowej do bezpiecznego użytkowania i muszą być ponoszone niezależnie od ruchu pociągów po sieci.

Ponadto ZNPK zaznacza, że niektóre pozycje kosztów w sposób oczywisty mają charakter kosztów stałych, niezwiązanych bezpośrednio z pociągami. Są to m.in. „koszty akcji zima”, „urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach” czy „budynków związanych z ruchem kolejowym”. ZNPK nie widzi też zasadności przyjęcia współczynnika na poziomie 95%.

W opinii ZNPK, przynajmniej 50% kosztów prowadzenia ruchu kolejowego nie może być uznana za koszty kwalifikowane do kalkulacji stawek. Podsumowując ZNPK wskazuje, że z jego szacunków, nieprawidłowo zakwalifikowano – jako koszty zmieniające się wraz z natężeniem ruchu pociągów – co najmniej 40% kosztów.

Niezależnie od kwalifikacji pozycji kosztowych, wątpliwości ZNPK budzi zmiana w metodologii kalkulacji stawek w zakresie doboru sposobu szacowania pracy eksploatacyjnej. ZNPK pochwała próbę stabilizacji stawek polegającą na przyjmowaniu do kalkulacji stawek pracę eksploatacyjną wyznaczaną jako średnią kroczącą z pięciu lat.

Mając na względzie powyższe, ZNPK zwrócił się do Prezesa UTK z wnioskiem o niezatwierdzenie projektu stawek dostępu Zarządcy na rjp 2015/2016, jako niezgodnego z obowiązującym prawem wspólnotowym, prawem krajowym oraz wiążącym Rzeczpospolitą Polską i wszystkie organy orzecznictwem TSUE. Z informacji medialnej Kuriera Kolejowego wynikają podobne zarzuty, które zostały przedstawione w piśmie ZNPK z 26 marca 2015 r. Nr ref. ZNPK 2/3/2015.

### **Intercity**

W piśmie z 3 kwietnia 2015 r. Nr BASW1-070/10/2015 Intercity przedstawiło stanowisko do projektu stawek jednostkowych opłat przedstawionego przez Zarządcę. W opinii Intercity projektowany wzrost stawek dotyczy głównie pociągów Intercity oraz pociągów towarowych o ciężarze ponad 900 ton. W przedziale wagowym dotyczącym pociągów Intercity (przedział od 300 ton do 600 ton) wzrost stawek jednostkowych wyniesie od 0,4% do 3,5%, a przeciętny wzrost cennikowych stawek jednostkowych wyniesie 1,9%, czyli będzie o 0,6% wyższy od deklarowanej przez Zarządcę średniej podwyżki stawek jednostkowych opłat. Zdaniem Intercity znaczący wzrost opłat nie przekłada się na poprawę jakości stanu technicznego udostępnianej infrastruktury. Trwające prace modernizacyjne i bardzo częste zmiany rozkładu jazdy utrudniają lub wręcz uniemożliwiają tworzenie konkurencyjnej oferty przewozowej dla klientów.

Niezależnie od wzrostu stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury, Intercity zwraca uwagę na podwyższenie stawek za zatrzymanie na stacjach i przystankach pasażerskich, gdzie dla największych stacji (kategoria A) nastąpi wzrost stawek o 33%, a w przypadku stacji i przystanków o charakterze regionalnym (kategoria C) wzrost ten wyniesie 15,9%. Skutkiem tego będzie wzrost kosztów z tego tytułu co najmniej o 20%.

Zdaniem Intercity, kwestią kluczową jest nie tylko wysokość stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, ale również ich stabilność, która wpływa na możliwość rozwoju, na wizerunek i społeczne postrzeganie przewoźnika Intercity. W opinii Intercity, deklarowane przez Zarządcę w 2013 r. utrzymanie do 2017 r. stawek dostępu na niezmiennym poziomie miało w znaczący sposób przyczynić się do skutecznej rywalizacji Intercity oraz innych przewoźników kolejowych z transportem drogowym. Deklaracje te nie znalazły jednak potwierdzenia zarówno w projekcie cennika w ramach rjp 2014/2015, jak i w ramach



rjp 2015/2016, zmniejszając tym samym możliwość budowania silnej pozycji konkurencyjnej na rzecz odzyskiwania i pozyskiwania nowych klientów.

Uwzględniając powyższe argumenty Intercity wnosi do Prezesa UTK o niezatwierdzenie projektu cennika w kształcie przedłożonym przez Zarządcę.

### **Koleje Wielkopolskie**

W piśmie z 20 kwietnia 2015 r. Nr KW-WWOa-067-2015 Koleje Wielkopolskie przedstawiły analizę przewidywanych kosztów jakie poniesie Spółka w 2016 r. w wyniku proponowanych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat. Przeanalizowano wysokość zaproponowanych stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w stosunku do projektu przedłożonego przez Zarządcę w 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14. Z porównania przeprowadzonego przez Koleje Wielkopolskie wynika, że w przedziałach mas brutto pociągów jakimi dysponują Koleje Wielkopolskie na liniach na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej, koszty dostępu zmieniają się od -3,75% do +0,56% w stosunku do kosztów wynikających z obowiązujących stawek. Natomiast na liniach na których są udostępnione urządzenia sieci trakcyjnej zmiany takie wyniosą -0,96% do +3,49%. W ocenie Kolei Wielkopolskich, na liniach zelektryfikowanych, dla przedziałów mas brutto pociągów 60 – 180 ton oraz 240 – 360 ton, nastąpi średni wzrost stawek o 1,09% natomiast w przedziale mas brutto 60 – 120 ton oraz na liniach nieelektryfikowanych w przedziale 180-240 ton, nastąpi obniżenie stawek średnio o 1,2%. Dodatkowym powodem wzrostu kosztów dostępu jest np. zmiana kategorii cennikowych linii Poznań Główny – Zbąszynek z kategorii 4 na kategorię 5 czy Poznań Górczyn – Chlastawa powodująca wzrost kosztów dostępu o ok. 22%.

Koleje Wielkopolskie zwróciły także uwagę na znaczny wzrost stawek za usługę informowania podróżnych na niektórych kategoriach stacji, przy obniżce stawek za dostęp do peronów, dla większości kategorii stacji i przystanków od -1,06% do -22,39%. Pozostałe stawki jednostkowe dotyczące usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, takie jak dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, do torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów dla lokomotyw i autobusów szynowych wzrastają o ok. 2%.

Zdaniem Kolei Wielkopolskich, koszty wykupu tras wzrosną od 5,84% dla trakcji elektrycznej do 8,01% dla trakcji spalinowej przy jednoczesnym spadku kosztów związanych z dostępem do peronów oraz zapowiedziami megafonowymi o 1,76% w stosunku do rjp 2014/2015.

Biorąc pod uwagę przedstawione w piśmie argumenty Koleje Wielkopolskie zwróciły się do Prezesa UTK o odrzucenie w całości propozycji cennika Zarządcy.

### **CZT**

CZT w piśmie z 23 lipca 2015 r. poinformowało o przeprowadzeniu analizy warunków cenowych korzystania z infrastruktury Zarządcy w celu weryfikacji wdrożenia postanowień wyroku TSUE.

Analizie poddano przejazd pasażerskiego pociągu daną linią w dniu wydania wyroku (rjp 2012/2013) i opłat planowanych do wdrożenia w ramach rjp 2015/2016 przy uwzględnieniu:

- wyboru relacji: najważniejszych w danym województwie w ruchu regionalnym o największym natężeniu ruchu,
- zestawień taborowych faktycznie realizowanych na danej trasie,
- kosztów przejazdu pociągu i zatrzymywania się na stacjach i przystankach.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 15 z 118

Zaznaczono, że chodziło o przejazdy o największym natężeniu ruchu, realizowane stale i dla nich zbadano, czy stawki na wybranych trasach są niższe niż sprzed wyroku TSUE.

W konkluzji wyników analizy CZT stwierdziło, że badane stawki uległy zmianom lub pozostały na tym samym poziomie, zależnie od segmentu zasięgu przejazdu. O ile dla przewozów transportu osób na trasach dalekobieżnych, międzywojewódzkich realizowanych przez np. PKP Intercity S.A., stawki nie wzrosły, a nawet spadają na liniach o małym natężeniu ruchu, na odcinkach linii kolejowych, przeznaczonych, zdaniem CZT, do długotrwałych prac torowych, paraliżujących przewozy pasażerskie, to dla przewozów regionalnych występuje wzrost proponowanych stawek w 15 województwach. Jak podkreślono, zasadą jest wzrost stawek na odcinkach po modernizacji, co zdaniem CZT jest niezgodne z postanowieniami wyroku TSUE. CZT podkreśla, że koszt amortyzacji w takich przypadkach jest przenoszony przez Zarządcę na przewoźników kolejowych, ignorując tym samym wyrok TSUE. Zarządca, zdaniem CZT, podnosi stawki tam, gdzie wysokie koszty amortyzacji wpływają na jego wynik finansowy. Jak podkreśla CZT, szczególnie odbija się to na regionalnych przewozach pasażerskich. W związku z powyższym, CZT wnosi o niezatwierdzenie przedłożonych przez Zarządcę stawek.

Pismami: z 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.42.AG, 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.43.AG, 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.44.AG, 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.45.AG, 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.46.AG i 23 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.47.AG oraz z 20 sierpnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.56.AG, Prezes UTK podziękował uczestnikom rynku kolejowego, którzy w trakcie niniejszego postępowania złożyli swoje uwagi lub opinie do projektów stawek jednostkowych oraz poinformował, że zgłoszone stanowiska będą rozważone i znajdą odniesienie w rozstrzygnięciu sprawy.

Odniesienie się Prezesa UTK do powyżej zgłoszonych stanowisk Stron postępowania oraz Uczestników rynku kolejowego zostało zamieszczone po analizie projektów stawek Zarządcy – w Uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę opinie i oczekiwania zgłaszane przez Strony postępowania oraz Uczestników rynku kolejowego, jak również analizy dokonane w toku postępowania, na podstawie § 7 ust. 25 rozporządzenia PL, Prezes UTK skorzystał w niniejszym postępowaniu z przysługującego mu prawa i zasięgnął opinii biegłego rewidenta, w sprawie zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przedłożonych przez Zarządcę do zatwierdzenia we wniosku. W wyniku zawartej 31 marca 2015 r. umowy KPMG zobowiązało się do sporządzenia raportu zawierającego opinię biegłego rewidenta z wykonania usługi poświadczającej, na podstawie § 7 ust. 25 rozporządzenia PL, dotyczącej zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej dla usług:

1. minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, (art. 32 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i § 7 ust. 5, 6 i 8 rozporządzenia PL),
2. dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 32 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i § 7 ust. 18 rozporządzenia PL),
3. dodatkowych i pomocniczych (art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym),

określonych przez Zarządcę na rjp 2015/2016 i przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK, w myśl art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym – pod kątem zgodności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia PL, dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego

europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. UE L 343/32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34” oraz przy uwzględnieniu postanowień wyroku TSUE.

Pismami: z 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.22.MŚ, z 29 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.38.AG, z 3 sierpnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.53.AG, oraz 1 września 2015 r. DRRK-WKL.730.2.2015.59.AG, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę i Strony postępowania o terminie załatwienia sprawy.

KPMG przekazało 29 września 2015 r. „Raport wraz z opinią niezależnego biegłego rewidenta” w wersji do publicznej prezentacji, który w opinii Prezesa UTK potwierdza, w świetle art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zasadność wysokości stawek przedłożonych we wniosku Zarządcy.

Pismem z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG, Prezes UTK poinformował Strony o przysługującym im prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się, co do materiałów zebranych w sprawie a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od doręczenia zawiadomienia, jednocześnie zawiadamiając o terminie załatwienia sprawy.

W odpowiedzi, pismem 6 października 2015 r. L.dz. 288/2015 SEiMITS przedstawiło kolejne stanowisko w sprawie. Wskazano, że wnioskowany przez Zarządcę poziom stawek nie gwarantuje zahamowania trendu spadku udziału kolei w przewozach, w szczególności w przewozach ładunków, przy uwzględnieniu transportu samochodowego. Poruszono też kwestię wyłączenia z wniosku Zarządcy infrastruktury kolejowej o szerokości torów innych niż 1435 mm, jak również sprawę ulg w opłatach, opłat za postój pociągu na stacjach i przystankach oraz nieuzasadnionego wzrostu opłat dodatkowych, wnosząc jednocześnie o niezatwierdzenie stawek przedłożonych we Wniosku Zarządcy. Podobnie jak w przypadku wcześniej zgłoszonych opinii i postulatów do Wniosku Zarządcy, zgłoszone przez SEiMITS zastrzeżenia znajdują odniesienie w Uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Pismem z 6 października 2015 r. ZNPK wystąpiło o przedłużenie terminu określonego w piśmie Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG, na co, pismem Prezesa UTK z 9 października 2015 r. otrzymało zgodę na wydłużenie terminu do 12 października 2015 r.

W dniu 7 października 2015 r. akta przeglądał ZNPK, zaś w dniu 9 października 2015 r. Pro Kolej, przedkładając stosowne pełnomocnictwa w sprawie.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG, pismem z 12 października 2015 r. ZNPK wniosło o niezatwierdzenie stawek przedłożonych we wniosku Zarządcy oraz wskazała na swoje wątpliwości co do prawidłowego sporządzenia przez KPMG opinii co do zasadności wysokości stawek przedłożonych przez Zarządcę.

Natomiast IGTL, odnosząc się do pisma Prezesa UTK z 2 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.2.2015.79.JG IGTL wystąpiła z wnioskiem w postępowaniu administracyjnym z 20 października 2015 r. o podjęcie działań przez Prezesa UTK w zakresie przedłożonych uwag. Uwagi te dotyczyły planu biznesowego, o którym mowa w dyrektywie 2012/34, weryfikacji zgodności informacji finansowych z danymi źródłowymi, wyłączenia rekompensat otrzymanych na podstawie rozporządzenia 1192/69 z bazy kosztowej, celem uniknięcia sytuacji podwójnego finansowania tych samych kosztów oraz pozostałych uwag w kwestii rzetelności konstrukcji formuł opisu kategorii finansowych i kosztów bezpośrednich, jasnego i stałego prognozowania pracy eksploatacyjnej, braku informacji Zarządcy o stopniowym wdrażaniu rozporządzenia UE.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Podobnie jak w przypadku wcześniej zgłoszonych opinii i postulatów do Wniosku Zarządcy, zgłoszone przez SEIMTS, ZNPK i IGTL zastrzeżenia znajdują odniesienie w Uzasadnieniu niniejszej decyzji.

#### **W TRAKCIE POSTĘPOWANIA PREZES UTK ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:**

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 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.

Centralnym organem administracji rządowej, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK. Zasada lojalności, sformułowana w art. 4 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu UE (9.5.2008 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C115/47), zwanego dalej „TFUE”, zobowiązuje Prezesa UTK, jako organ administracji państwowej, do stosowania, przy uwzględnieniu orzecznictwa UE, pronijnej interpretacji prawa krajowego w świetle tekstów i celów dyrektywy 2012/34, aby osiągnąć rezultat zgodny z prawem unijnym. Nawet gdy dyrektywa 2012/34, nie została wdrożona, należy ją interpretować, biorąc pod uwagę cel i ducha dyrektywy. Z art. 288 akapit 3 TFUE wynika, że dyrektywa wiąże państwo członkowskie, jednakże swoboda wyboru środków służących uzyskaniu rezultatu, jaki ma być osiągnięty, pozostawiona jest organom krajowym państwa, do którego dyrektywa jest kierowana z zastrzeżeniem jednak uwzględniania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, dotyczące danego aktu prawnego, ponieważ formułuje ono wiążące wskazania interpretacyjne. Wskazuje się, że 30 maja 2013 r. zapadł wcześniej przywołany wyrok TSUE, który został uwzględniony przy tworzeniu Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”.

Rozporządzenie UE, wydane 16 czerwca 2015 r., w związku z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 tożsamym z obowiązkiem zaimplementowania dyrektywy 2012/34 przez państwa członkowskie UE, zgodnie z art. 10 tego rozporządzenia, stosuje się od 1 sierpnia 2015 r. Zarządca infrastruktury kolejowej obowiązany jest zatem do bezpośredniego wywiązywania się w całości z zawartych w nim przepisów prawa.

Powyższe potwierdza krajowe orzecznictwo, zgodnie z którym sprawy wynikające ze stosowania prawa krajowego, stanowiącego efekt implementacji norm prawa wspólnotowego, mają charakter spraw wspólnotowych (tak: wyrok Sądu Najwyższego z 20 lutego 2008 r., sygn. Akt III SK 23/07). Działanie przedsiębiorcy krajowego zawsze będzie oceniane przez krajowe organy regulacyjne z zastosowaniem przepisów krajowych z uwzględnieniem dyrektyw i wyroków unijnych, mających wpływ na interpretację prawa



krajowego (tak: wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 16 czerwca 2015 r., sygn. akt XVII AmK 18/14).

Zgodnie z przywołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy 2012/34, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem jednak wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Informacje na temat wejścia w życie rozporządzenia UE i wynikających z niego nowych obowiązków i uprawnień zarządców infrastruktury kolejowej Prezes UTK zamieścił na stronie internetowej Urzędu: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposob-okreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html?search=721>.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 29 lipca 2015 r. Nr IUS3-3610-13/15.

Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy prawa krajowego, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia UE i dyrektywy 2012/34.

Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Przepis art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi”.

Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, pobiera się odrębnie opłatę za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (pkt 1) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2).

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Na podstawie art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związanych z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia PL, pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

Na podstawie § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

W ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Rodzaje przewozów (§ 7 ust. 3 rozporządzenia PL) wskazane są w § 7 ust. 11 tego rozporządzenia.

Wartości części stawek (§ 7 ust. 2 rozporządzenia PL) oraz składników (ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia PL) ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Wartości części stawek (§ 7 ust. 2 rozporządzenia PL) oraz składników (ust. 3, na podstawie § 7 ust. 5 rozporządzenia PL), ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pockm.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zwane dalej „kosztami bezpośrednimi” (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), przyjmuje się tę część kosztów – związanych z ruchem pociągów, zwanych dalej „kosztami kwalifikowanymi” – która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów kwalifikowanych:

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

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia PL stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone



przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami niekwalifikowanymi”. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- administracji;
- ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- finansowe;
- pośrednie.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, planowaną wysokość kosztów (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL) wykonanych 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.

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, planowana wysokość kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL) jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Przepis art. 38 a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego:

- 1) koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie;
- 2) działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Zaś zgodnie z ust. 2, zadania i działalność, o których mowa w ust. 1, realizowane są na podstawie umowy zawartej, na okres nie krótszy niż 5 lat, między ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów (§ 7 ust. 3 rozporządzenia PL), przyjmuje wartość 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej (art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym);
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

W myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 7 ust. 12 rozporządzenia PL wskazuje, że badania rynku (ust. 11) zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na dwa lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- przewozy pasażerskie/przewozy towarowe,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,
- pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe,
- przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe,

- transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym,
- przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone,
- pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

Przepis § 7 ust. 14 rozporządzenia PL stanowi, że zarządca może odstąpić od badania rynku (ust. 11), jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3 wynosi 0 zł/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów.

W myśl § 7 ust. 17 rozporządzenia PL stawki jednostkowe, określone według rodzaju wykonywanych przewozów, zarządca zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, dotyczący dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów traktuje, że do kalkulacji opłat za dostęp do tych urządzeń zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, zwaną dalej „kosztami bezpośrednimi”, podobnie jak w przypadku kosztów przyjmowanych dla minimalnego dostępu do urządzeń związanych z ruchem pociągów.

Opłaty dodatkowe, w myśl art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, 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.

Na podstawie, § 6 rozporządzenia PL, 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.

Opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL, z mocy § 7 ust. 21 tego rozporządzenia, 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%.

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

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku (ust. 11),
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi (część I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym),
- 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 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.

Stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawki (ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia PL) wraz z kalkulacją ich wysokości.

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w terminie 30 dni od otrzymania stawek (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 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 tej ustawy.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2015/2016 pod kątem zgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2–6 ustawy o transporcie kolejowym i przepisami wydanymi na podstawie art. 35 tejże ustawy przy uwzględnieniu rozporządzenia UE.

Podczas badania sprawdzona została również zgodność zaproponowanych stawek z przedłożoną wcześniej przez Zarządcę Instrukcją kalkulacji stawek.

Weryfikacja przedłożonych projektów stawek pod kątem zasadności ich wysokości w świetle obowiązującego prawa została wsparta pozyskaniem opinii wykonanej przez niezależnego biegłego rewidenta.

## WERYFIKACJA PROJEKTÓW STAWEK

Prezes UTK, kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, zweryfikował przedłożone przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016:

- Projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- Projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,
- Projekt opłat za usługi dodatkowe, świadczone zgodnie z art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym,

wraz z kalkulacją ich wysokości.

Założenia i zasady, którymi kierował się Zarządca określając stawki jednostkowe opłat za korzystanie z zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej, zostały wymienione we wniosku Zarządcy, Regulaminie, Zasadach kalkulacji stawek, zaprezentowanych w formie elektronicznej na płytach CD modelach stawek i peronów, Instrukcji kalkulacji stawek i wielu materiałach przekazanych Prezesowi UTK w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa, jak również opublikowanych na stronie internetowej Zarządcy oraz Urzędu.

#### **Założenia:**

**Kontynuowanie działalności Zarządcy**, polegającej na zarządzaniu narodową siecią linii kolejowych, która stanowi strategiczny element systemu transportowego w Polsce i w Europie. Priorytetem Zarządcy jest zapewnienie bezpieczeństwa przy korzystaniu z zarządzanej sieci kolejowej, jak również zadowolenia pasażerów oraz nadawców i odbiorców ładunków.

**Realizacja zadań statutowych**, polegających na prowadzeniu działalności usługowej wspomagającej transport kolejowy, w szczególności prowadzenia ruchu kolejowego, administrowanie i utrzymywanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym.

**Zorientowanie na przyszłość**, przede wszystkim, w kierunku ogólnie pojętego rozwoju przy dostosowaniu zarządzanej infrastruktury kolejowej do aktualnych oczekiwań przewoźników w zakresie jakości świadczonych usług dostępu, przy zachowaniu optymalizacji kosztów, mającej na celu zorientowanie jak największych posiadanych i pozyskiwanych zasobów z oszacowaniem przyszłego poziomu ich zużycia, na rozwój prowadzonej działalności polegającej na zarządzaniu narodową infrastrukturą kolejową.

**Zbilansowanie działalności**, wynikające z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34, stanowiącego, że państwa członkowskie zapewniają, aby w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym, w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony. Jednocześnie, art. 30 tej dyrektywy stanowi, że zarządcy infrastruktury kolejowej otrzymują zachęty do zmniejszania kosztów zapewnienia infrastruktury i poziomu opłat za dostęp.

Powyższe potwierdza również zmiana ustawy o transporcie kolejowym z 24 kwietnia 2014 r., w szczególności przepisu art. 38a tej ustawy, stanowiącego, że minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego działalność zarządcy udostępniającego infrastrukturę kolejową na zasadach określonych w ustawie, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z tej infrastruktury. Zaś w ust. 2 przywołanego przepisu ustawy wskazuje się, że zadania i działalność, o których mowa w ust. 1,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 24 z 118



realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą. Wymieniona umowa określa w szczególności – w myśl aktualnego brzmienia ust. 3 przytoczonego powyżej przepisu w świetle art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34 – zadania i działalność, o której mowa w ust. 1, obowiązki zarządcy, wielkość dofinansowania, zasady rozliczenia dofinansowania, zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania i poziomu opłat, mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat oraz kary za nieutrzymanie poziomu kosztów założonych i wymienionych w przedmiotowej umowie.

Odniesieniem do powyższego jest wprowadzenie, od 2014 r., nowych zasad finansowania Zarządcy. W dniu 29 stycznia 2014 r. MIR zawarł z Zarządcą Umowę o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. - 31.12.2016 r., zwaną dalej „Umową z MIR”. W zakresie stosowanych mierników i kryteriów oceny Umowa z MIR określa m.in. zasady badania efektywności wydatków Spółki na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz jakości świadczonych usług wyrażonej liczbą wypadków oraz punktualnością kursowania pociągów. (tak: Podsekretarz Stanu MIR)

Zarządca, począwszy od rjp 2013/2014, uwzględnia wyłączenia kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Dla potrzeb zbilansowania działalności, zgodnie z informacją w Instrukcji kalkulacji stawek, w związku z luką finansową, powodowaną ustalaniem opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w oparciu o obowiązujące rozporządzenie PL, m.in. z tytułu kosztów zarządzania i ochrony, które nie mogą być pokryte przychodami od przewoźników, Zarządca zawarł Umowę z MIR, włączoną do materiału dowodowego na potrzeby niniejszego postępowania.

W myśl przyjętych założeń, opisanych w Instrukcji kalkulacji stawek, jednym z podstawowych celów Zarządcy jest ogólnie pojęty rozwój. Dotyczy to także udostępniania infrastruktury kolejowej dostosowanej do aktualnych oczekiwań przewoźników w zakresie jakości świadczonych usług dostępu. Zarządca, zgodnie z treścią Instrukcji kalkulacji stawek, na bieżąco weryfikuje możliwości optymalizacji kosztów w celu zorientowania jak największych zasobów na rozwój. Jednocześnie stosowanie w kalkulacjach kosztów prognozowanych wskaźników inflacji pozwala na określenie przyszłego poziomu zużycia zasobów.

Prowadzenie przez Zarządcę aktywnej strategii zarządzania znajduje wsparcie finansowe w postaci Umowy z MIR w celu zbilansowania jego działalności operacyjnej, co nie stoi w sprzeczności z przywołanym powyżej prawem.

**Racjonalne gospodarowanie dostępnymi zasobami, poprzez optymalizację i racjonalizację użytkowania dostępnych zasobów przy zastosowaniu:**

- wyłączeń z eksploatacji linii kolejowych, co do których zainteresowanie przewoźników jest ograniczone, a koszty z tytułu m.in. utrzymania infrastruktury kolejowej w celu bezpiecznego prowadzenia ruchu w ciągu ostatnich kilku lat istotnie przewyższały przychody,
- czasowych wyłączeń bądź likwidacji posterunków ruchu,
- likwidacji nieczynnej infrastruktury kolejowej, w tym wyłączeniu z umów dzierżawy infrastruktury, sprzedaży złomu,

- wykorzystania materiałów staroużytecznych demontowanych w wyniku prowadzonych inwestycji,
- odpłatnego udostępniania majątku, w tym gruntu, urządzeń i pomieszczeń.

### Zasady

**Zachowanie obiektywności i niedyskryminacji**, poprzez przypisanie kosztów do poszczególnych kategorii kosztów w sposób obiektywny i niezmierny do osiągnięcia nadmiernych korzyści przez zarządcę obowiązany do wyznaczania stawek jednostkowych opłat przy zachowaniu warunków niedyskryminujących żadnego z przewoźników.

**Zachowanie przyczynowości kosztów**, poprzez przypisanie kosztów do poszczególnych kategorii według czynników powodujących ich powstawanie. Ewidencja kosztów dokonywana jest zgodnie z przeznaczeniem i poniesieniem kosztów na potrzeby określonego według rodzaju działalności lub określonej usługi.

**Zachowanie przejrzystości i spójności**, poprzez alokację kosztów do poszczególnych kategorii kosztów w sposób przejrzysty i spójny, umożliwiając prześledzenie związku pomiędzy składnikami kosztów a określoną usługą.

**Zachowanie stałości**, poprzez zapewnienie niezmienności lub porównywalności pomiędzy stosowanymi z roku na rok (okresu na okres) metodologiami kalkulacji.

**Zachowanie materialności ujęcia**, poprzez dopuszczenie stosowania określonych uproszczeń w wycenie, ujmowaniu i przyporządkowaniu składników kosztów, jeżeli nie zniekształca to istotnie planowanych kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych.

**Pozyskiwanie danych źródłowych**, ujmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej następuje, jak wskazano w Instrukcji kalkulacji stawek, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 330, z późn. zm.), zwanej dalej „uor”. Zasady te, w tym zasadę ciągłości, kontynuacji działania, memoriału, współmierności przychodów i związanych z nimi kosztów, ostrożnej wyceny, istotności, wiarygodności oraz wyższości treści ekonomicznej nad postacią (formą prawną), odzwierciedla polityka rachunkowości stosowaną przez Zarządcę. Księgi rachunkowe Zarządcy prowadzone są w systemie SAP klasy ERP, natomiast sprawozdanie finansowe, corocznie, po zbadaniu przez biegłego rewidenta, składane jest do Krajowego Rejestru Sądowego.

Należy zauważyć przy tym, że wykonanie kosztów za 2014 r. znalazło odzwierciedlenie w sprawozdaniu finansowym, które zgodnie z informacją zawartą w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego (stan na 24 lipca 2015 r. Dział 3 Rubryka 2 Wpis 1. „Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego za okres od 01.01.2014 do 31.12.2014”, zostało złożone 25 czerwca 2015 r. i zbadane przez biegłego rewidenta, o czym mowa we Wpisie 2. „Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta za okres od 01.01.2014 do 31.12.2014.”

Infrastruktura kolejowa Zarządcy ma zasięg ogólnopolski i stanowi około 98% całej sieci kolejowej w Polsce.

Tym bardziej, określanie przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym sposób ich kalkulacji, ma ogromne znaczenie dla krajowych i międzynarodowych przewozów kolejowych i powinno być nacechowane, przede wszystkim, stosowaniem prawa, optymalizacją kosztów oraz największą ostrożnością, rzetelnością, transparentnością, spójnością jak i przyczynowością przyjętych do kalkulacji kosztów,



przy zachowaniu zasady równego traktowania wszystkich odbiorców usług transportowych, które świadczy Zarządca.

Podkreśla się, że przedłożony przez Zarządcę wniosek i dokumenty dotyczące określenia stawek dowodzą przywiązywania przez Zarządcę dużej wagi do przejrzystego przypisywania wartości zdarzeniom gospodarczym występującym w związku z udostępnianiem zarządzanej infrastruktury kolejowej, ujętym w operacjach finansowych, jak również do agregowania danych, alokacji kosztów przy zachowaniu zasady ich przyczynowości i przypisaniu stosownych punktów kontrolingowych ich generowania, uwzględniając przy tym cele poniesienia tych kosztów dla ustalenia – udziałów kosztów przyjmowanych do kalkulacji w poszczególnych pozycjach kosztów kwalifikowanych – stanowiących koszty bezpośrednie, które Zarządca przyjął do kalkulacji.

Podkreśla się, że przedstawione powyżej założenia oraz zasady kalkulacji stawek i ustalania kosztów bezpośrednich przyjmowanych do kalkulacji stawek oraz wszelkie informacje z tym związane, z zastrzeżeniem informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, ze względu na ochronę danych wrażliwych dla Zarządcy, mających strategiczne znaczenie dla prowadzonej przez niego polityki handlowej – zostały opublikowane na stronie Zarządcy. Stosowne adresy przywołano wcześniej, w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Prezes UTK natomiast – jako organ administracji publicznej stojący na straży przestrzegania prawa, w toku prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat przedłożonych przez Zarządcę – jest zobligowany przepisami prawa z zakresu transportu kolejowego – do oceny zasadności wysokości projektów stawek pod kątem zgodności z przepisami prawa, przy wykorzystaniu i zachowaniu zasad prowadzenia postępowania, o których mowa m.in. w art. 6, 7, 8 i 9 k.p.a.

Przywołane przepisy wskazują, że organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa, w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej. W toku postępowania organy administracji publicznej podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Organy administracji publicznej są obowiązane ponadto do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu nieznajomości prawa i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

Kierując się powyższymi przesłankami Prezes UTK, 19 marca 2015 r. poinformował na stronie internetowej Urzędu o złożeniu przez Zarządcę wniosku wraz z możliwością pobrania projektów stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 oraz Zasad kalkulacji stawek w części nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa, jako, że przepisy prawa powszechnie obowiązującego nie zobowiązują bowiem zarządców infrastruktury kolejowej do upubliczniania wszystkich elementów kalkulacji stawek jednostkowych opłat przedkładanych do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Co więcej, należy zauważyć, że w myśl art. 32 ust. 5 dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury kolejowej wykazuje w regulaminie sieci, rozumianym tu jako Regulamin Zarządcy, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej. Przesłanka wymienionego artykułu dyrektywy 2012/34 jest potwierdzeniem – na gruncie regulacji europejskich – prawa zarządcy infrastruktury kolejowej do ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa. Powyższe potwierdzają również normy prawa krajowego, opisane wcześniej w niniejszej decyzji, skonkretyzowane w przepisie art. 11 ust. 4 uznk.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 27 z 118

Warto tutaj przypomnieć, że przy zachowaniu opisanych powyżej zasad, podobnie jak w latach ubiegłych, Prezes UTK informując o złożeniu wniosku Zarządcy i publikując towarzyszące mu materiały dowodowe na stronie internetowej Urzędu, zaprosił podmioty rynku kolejowego – do wypowiedzania się na temat opublikowanych materiałów, dotyczących określenia proponowanych przez Zarządcę projektów stawek.

Zaś Stronom postępowania, z mocy art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., zapewniono – podobnie jak w postępowaniach o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat przedkładanych przez Zarządcę w ostatnich kilku latach – prawo do aktywnego uczestnictwa w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się, co do materiałów zgromadzonych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów – o czym Strony postępowania były informowane na piśmie i z którego to prawa Strony aktywnie korzystały, z zastrzeżeniem jednakże informacji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa. Powyższe potwierdzają również dokumenty zgromadzone w sprawie, wymienione powyżej, jako materiał dowodowy sprawy.

Weryfikacja projektów stawek za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej o ogólnopolskim zasięgu narodowego Zarządcy, przeprowadzona została przy wykorzystaniu całego zgromadzonego materiału dowodowego, pozyskanego z różnych źródeł i nośników, w tym w formie papierowej, w formie elektronicznej na płytach CD, jak również przy wykorzystaniu informacji medialnej ze stron internetowych Zarządcy i Kuriera Kolejowego, jak również przesłanych opinii i stanowisk Stron postępowania i Uczestników rynku kolejowego.

Wniosek Zarządcy zawierający projekty stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. zawiera załączniki (w formie elektronicznej na płycie CD), jak poniżej:

1. Informacja MIR o braku przewidywanego dofinansowania remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej (pismo z 18 lutego 2015 r. Nr DTK.II.4604.2.2015.MW.1);
2. Model kalkulacji kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów;
3. Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – indywidualna kalkulacja;
4. Wyniki kalkulacji współczynników U;
5. Model kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;
6. Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.

W Rozdziale 6 opublikowanego na stronie internetowej Zarządcy Regulaminu, zostały przedstawione informacje dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i rozliczania należności. Wymienione informacje obejmują sposób ustalania stawek jednostkowych opłat, w tym podkreślenie, że wartość składnika, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.

Instrukcja kalkulacji stawek, w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa oraz opublikowanej na stronie internetowej Zarządcy, będąca przewodnikiem po systemie opłat zaproponowanym

przez Zarządcę, zawiera ustalone normy i zasady ustalania stawek i ma swój wkład w zapewnienie transparentności, jednoznaczności i stabilizacji systemu opłat za korzystanie z zarządzanej przez Zarządcę infrastruktury kolejowej przez przewoźników kolejowych użytkujących tę infrastrukturę, będącą narodową siecią kolejową, co przekłada się na ich kondycję finansową i planowanie przewozów, a w konsekwencji na rozwój konkurencyjności przewozów kolejowych w Polsce.

Przedmiotem przywołanej Instrukcji, zgodnie z informacją w niej zawartą, jest metodologia ustalenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej według rodzaju usług. Instrukcja kalkulacji stawek, jak wskazał w niej Zarządca, obejmuje:

1. Szczegółowy opis kalkulacji kosztów, stanowiących podstawę do wyznaczania stawek opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, w tym kosztów:
  - a) minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym:
    - utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
    - prowadzenia ruchu pociągów,
    - amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego;
  - b) dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów;
  - c) usług dodatkowych.
2. Informację o przyjmowanej do kalkulacji pracy eksploatacyjnej według rodzaju usług.
3. Szczegółowy opis ustalania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej według rodzaju usług.

Powyższe informacje, ich przetwarzanie dla celów ustalenia stosownych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek i sposób kalkulacji tych stawek zaproponowane w przedłożonych trzech projektach zostały zaprezentowane Prezesowi UTK również w formie elektronicznej na płytach CD, jako: „Modele stawek” i „Modele peronów”.

Model stawek (dla minimalnego dostępu i dla dostępu do urządzeń) zawiera:

- stawki,
- agregację stawek,
- bazę,
- kategorie linii i ich wyłączenia,
- realokację kosztów i mapowanie,
- współczynniki udziału kosztów bezpośrednich i wskaźniki wzrostów oraz pracy eksploatacyjnej,
- zestawienia.

Model peronów zawiera:

- bazę,
- kategorie linii i ich wyłączenia,
- realokację kosztów i mapowanie,

- współczynniki udziału kosztów bezpośrednich i wskaźniki wzrostów oraz pracy eksploatacyjnej.

Materiał dowodowy przedłożony przez Zarządcę, który w całości został wnikliwie przeanalizowany przez Prezesa UTK w toku niniejszego postępowania, przedstawia bardzo szczegółowe informacje wyrażone m.in. danymi, które przetworzone przez bardzo rozbudowany system inżynierski mają zapewnić, w ślad za Zarządcą, ustalanie kosztów bezpośrednich na poziomie kosztów zapewnienia efektywnego świadczenia usługi.

Informacje, istotne w kontekście udostępniania zarządzanej infrastruktury, zostały przedstawione w sposób szczegółowy, a wykazana agregacja i przetworzenie przez narzędzia obliczeniowe danych źródłowych w szczególności kosztów, zgodnie z intencją Zarządcy wyrażoną w tym materiale, ma zapewnić rezultat ustalenia kosztów na poziomie kosztów zapewnienia efektywnego świadczenia usługi: w przypadku usługi podstawowej – kosztów bezpośrednich, a w przypadku usług dodatkowych – kosztów zapewnienia przewidywanego zakresu udostępniania, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Wykazaniu powyższego celu służy opublikowanie – na stronie internetowej Zarządcy, zarządzającego infrastrukturą kolejową o ogólnopolskim zasięgu – obok obszernych materiałów informujących o proponowanych projektach stawek wraz z opisem sposobu ich kalkulacji i zasad pobierania opłat, również: Regulaminu ([http://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Reg\\_przydzielania\\_tras/Regulamin\\_2015\\_2016/10.08.2015/P\\_15-16\\_Regulamin\\_w.5.pdf](http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_2015_2016/10.08.2015/P_15-16_Regulamin_w.5.pdf)), Zasad kalkulacji stawek ([http://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Cennik/2015-2016/Zasady\\_kalkulacji\\_stawek\\_C\\_2015-16.pdf](http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Cennik/2015-2016/Zasady_kalkulacji_stawek_C_2015-16.pdf)) oraz obszernej Instrukcji kalkulacji stawek ([http://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Akty\\_prawne\\_i\\_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir-105...pdf](http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir-105...pdf)).

Wynikiem przeprowadzonych kalkulacji, zgodnie ze stwierdzeniem Zarządcy w Instrukcji kalkulacji stawek, są projekty stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) oraz opłat dodatkowych (art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym). Dalej, jak opisuje Zarządca, wyżej wymienione projekty stawek jednostkowych opłat (§ 7 ust. 23 rozporządzenia PL) są przedkładane do zatwierdzenia Prezesowi UTK (art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym), nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości (§ 7 ust. 24 rozporządzenia PL).

## **A. OPŁATA PODSTAWOWA ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

### **PLANOWANE KOSZTY**

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku Zarządcy, i pismem MIR z 18 lutego 2015 r. Nr DTK.II.4604.2.2015.MW.1, w kalkulacji stawek, nie przewidziano dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej – wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Powyższe jest tożsame ze spełnieniem przesłanki, określonej w § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, stanowiącej, że planowana wysokość kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Powyższe wiąże się z przesłanką określoną w art. 4 ust. 2 rozporządzenia UE, zgodnie z którą, jeżeli zarządca infrastruktury otrzymał finansowanie na konkretne inwestycje infrastrukturalne,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 30 z 118



którego nie jest zobowiązany zwrócić i jeżeli inwestycje te są uwzględnione w obliczeniu kosztów bezpośrednich, koszty tych inwestycji nie mogą powodować wzrostu poziomu opłat.

**Koszt bezpośredni** – przyjmowany do kalkulacji stawek, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek – ma odniesienie do natężenia ruchu kolejowego.

Kosztem bezpośrednim, ponoszonym jako rezultat przejazdów pociągów, jest, zdaniem Zarządcy, nadwyżka kosztów całkowitych udostępniania infrastruktury kolejowej ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego.

Takie obliczenie kosztu bezpośredniego wplata się w przesłankę wskazaną w art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, stanowiącą, że koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, wymienionymi w art. 4 tego rozporządzenia, o których mowa poniżej.

W Instrukcji kalkulacji stawek Zarządca przedstawił schemat wyznaczania planowanej wysokości kosztów bezpośrednich – przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

Etap 1. – Wykonanie całkowitych kosztów działalności operacyjnej Zarządcy w ostatnim zakończonym roku obrotowym.

Etap 2. – Wyłączenia kosztów niekwalifikowanych. W wyniku opisanych wyłączeń pozostaje baza kosztów kwalifikowanych uwzględniająca następujące koszty:

- amortyzacji w zakresie zużycia infrastruktury kolejowej wynikającym z ruchu kolejowego, przy czym w ramach rjp 2015/2016 koszty te zostały wyłączone z kalkulacji, o czym mowa poniżej,
- zużycia materiałów i energii,
- usług obcych,
- wynagrodzeń i pochodnych (ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń).

Etap 3. – Przeszacowanie bazy kosztów wskaźnikami inflacji zgodnymi z wytycznymi Ministra Finansów.

Etap 4. – Pogrupowanie pozycji kosztów do poszczególnych grup kosztowych jednorodnie zależnych od natężenia ruchu kolejowego (ang. Homogenous Cost Category), zwanych dalej „HCC”, według kryterium zależności ich wartości od wykonywania przewozów pociągami, tożsamej z zależnością od natężenia ruchu kolejowego. Koszty na tym etapie obejmują jeszcze pełne koszty kwalifikowane związane z ruchem pociągów.

Dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich, dla grup HCC, ustalane są koszty stałe, które muszą być poniesione niezależnie od prowadzonego ruchu kolejowego.

Następnie tak pogrupowane koszty zostają przeszacowane współczynnikiem, zwanym dalej „U”, wyrażonym w %, przypisywanym do kategorii kosztów, którego zastosowanie ma na celu ustalenie kosztów bezpośrednich.

Z tak pogrupowanych i przeszacowanych kosztów współczynnikiem U zostają wyłączone koszty, które nie są rezultatem przejazdów pociągów ( $U = 0\%$ ), zwane dalej „kosztami niekwalifikowanymi”. Wyłonione w ten sposób koszty są kosztami bezpośrednimi, które są przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Należy tu nadmienić, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, że na tym etapie uwzględnia się korekty kosztów przejazdów kolejowo-drogowych w 50% finansowanych ze środków publicznych,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

a tym samych niepokrywanych z opłat pobieranych od przewoźników kolejowych w przypadku określonych usług związanych z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Etap 5. – wyłączenie kosztów linii lub odcinków linii, na których realizowany jest transport uprzywilejowany, odcinków linii o szerokości toru 1520 mm oraz linii przewidzianych do wyłączenia z eksploatacji. Na tym etapie pozostają koszty bezpośrednie, kwalifikowane do minimalnego dostępu do eksploatowanych linii kolejowych o normalnej szerokości toru 1435 mm, z wyłączeniem udostępnianych linii kolejowych przekraczających granicę terytorium umawiających się państw na podstawie zawartych umów między rządami Polski, Niemiec i Czech.

Etap 6. – ustalenie kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów i wyłączenie ich z dalszej kalkulacji.

Etap 7. – wyłączenie kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i przeszacowanie ich współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa poniżej.

Etap 8. – otrzymanie wyniku wyznaczania planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujących koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu kolejowego przy braku uwzględnienia kosztów amortyzacji, o czym mowa poniżej.

**Planowane koszty bezpośrednie** w ramach rjp 2015/2016, przedstawione we wniosku Zarządcy, będące podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jak i dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały wyznaczone z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów całkowitych udostępniania w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (tylko przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej);
- 3) planowanych wskaźników inflacji na lata 2015-2016;
- 4) wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów całkowitych, wyznaczonych w wyniku zastosowania założeń w wyżej wymienionych punktach: 1-3.

#### Odnosząc się do pkt 1

#### Wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014).

Wykonanie kosztów całkowitych ostatniego zakończonego roku obrotowego (2014), w ślad za informacją z Instrukcji kalkulacji stawek, dla którego – z uwagi na czas sporządzenia projektów stawek, wymagany ustawą o transporcie kolejowym, określony jest na 9 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów – nie zostało przeprowadzone badanie sprawozdania finansowego, dzieli się na:

- koszty bezpośrednie,
- koszty niekwalifikowane.

Dla potrzeb ustalenia współczynnika U, wskazującego na zależność wyodrębnionych pozycji kosztów od natężenia ruchu kolejowego i kwalifikujących te koszty do odpowiednich grup HCC, wykorzystuje się w szczególności informacje dotyczące:

- okresu eksploatacji elementów drogi kolejowej,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

- struktury kosztów budowy 1 km drogi kolejowej,
- minimalnego kosztu utrzymania 1 km toru drogi kolejowej,
- współczynnika zużycia elementów sterowania ruchem kolejowym, zwanych dalej „srk”, kosztu budowy 1 km sieci trakcyjnej,
- częstotliwości wykonywania czynności konserwacyjnych sieci trakcyjnej, czas użytkowania sieci trakcyjnej przy minimalnym i przeciętnym natężeniu ruchu.

**Koszty bezpośrednie (U > od 0%)** – są kosztami przyjmowanymi do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej według wartości ich udziału, zgodnie z wyznaczonym U.

**Koszty niekwalifikowane (U = 0%)** – są kosztami w całości wyłączonymi z bazy kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Koszty niekwalifikowane nie mogą być finansowane przychodami z opłat pobieranych od przewoźników kolejowych, mogą natomiast być finansowane z innych źródeł, w tym dofinansowaniem ze środków publicznych.

Oparcie, przez Zarządcę, kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na kosztach wykonanych w ostatnim roku obrotowym świadczy o jego zastosowaniu się, zarówno do § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, wskazującego, że planowaną wysokość kosztów (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6) w ostatnim zakończonym roku obrotowym, jak również do art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, stanowiącego, 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.

Należy jednocześnie podkreślić, że zarówno koszty niekwalifikowane, jak i koszty bezpośrednie zostały ustalone w oparciu o ten sam okres, tj. o zakończony rok obrotowy, co przekłada się na spełnienie przesłanek (art. 3 ust. 5 i art. 4 ust. 3 rozporządzenia UE), wskazujących, że koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowane są mierzone lub prognozowane na podstawie danych pochodzących z tego samego okresu.

#### Odnosząc się do pkt 2

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej (tylko minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej (dotyczy minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej) obliczany jest w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy drugiej soboty grudnia każdego roku, a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL.

#### Odnosząc się do pkt 3

Wskaźniki inflacji na lata 2015-2016

Koszty poniesione w 2014 r. przeindeksowane zostały przez Zarządcę, zgodnie z informacją zawartą w jego wniosku, wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, ustalonymi na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” opublikowanych przez Ministra Finansów w październiku 2014 r. (rozdział 2 – Założenia makroekonomiczne na lata 2014-2018).

Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL, zgodnie z którą planowaną wysokość kosztów (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), ustala się na podstawie wysokości kosztów (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL), w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

#### Odnosząc się do pkt 4

#### **Koszty niekwalifikowane**

Z grupy kosztów z „wykonania” 2014 r., ze względu na brak bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami – jako koszty „niekwalifikowane” (U = 0%) – Zarządca, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, wyłączył następujące koszty:

- funkcjonowania Straży Ochrony Kolei,
- amortyzacji w zakresie, w jakim nie jest wykonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego,
- pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- administracyjne,
- nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON,
- grupy 45 – pozostałe koszty rodzajowe, 46 – podatki i opłaty, 47 – rozliczenia wewnętrzne,
- wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- sprzedaży innych usług na zewnątrz, w tym usług dodatkowych,
- narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności,
- usuwanie skutków wypadków kolejowych,
- zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- wynagrodzeń i pochodnych związanych z porozumieniem w sprawie programu dobrowolnych odejść,
- remonty, naprawy główne i awaryjne będące następstwem dynamicznych zdarzeń atmosferycznych typu powódzie i podtopienia, wyładowania atmosferyczne, huragany i wichury, pożary, inne zdarzenia losowe.

Wymienione powyżej wyłączenia kosztów z bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowej opłaty podstawowej, wplatają się w przytoczoną wcześniej przesłankę § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, stanowiącą, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL), nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

1. kosztów administracji,
2. ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 34 z 118



3. finansowych,
4. pośrednich.

Należy zauważyć, że pozycje kosztów wyłączonych przez Zarządcę – jako niekwalifikowanych – potwierdza wywiązanie się Zarządcy z obowiązku nałożonego w § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, dotyczącego kosztów wyłączonych z kalkulacji, wymienionych wcześniej w niniejszej decyzji.

### **Koszty bezpośrednie**

W grupie kosztów z „wykonania” 2014 r. – po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych – pozostały koszty bezpośrednie.

Należy tu wskazać, że z kalkulacji stawek w ramach rjp 2015/2016, podobnie jak dla rjp 2014/2015, nie zostały włączone koszty amortyzacji. Choć z treści rozporządzenia PL wynika, na co wskazuje również Zarządca w Instrukcji kalkulacji, że w zakresie w jakim amortyzacja nie jest dokonywana zgodnie z zasadami rachunkowości, lecz na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami. Na moment sporządzania projektów stawek, Zarządca nie dysponował jednak narzędziami, które pozwalałyby na rejestrację i zaplanowanie kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, wobec czego w bazie kosztów bezpośrednich przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2015/2016 koszty amortyzacji nie zostały uwzględnione. W przypadku wdrożenia odpowiedniego narzędzia informatycznego, umożliwiającego możliwość określenia kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu pociągów, Zarządca planuje, w ramach kolejnych rozkładów jazdy pociągów, ujmowanie w kalkulacjach uzasadnionej części kosztów amortyzacji.

Zaewidencjonowane w księgach rachunkowych koszty udostępniania, zgodnie z wnioskiem Zarządcy i załączonymi do niego Zasadami kalkulacji stawek, Instrukcją kalkulacji stawek – zostały ustalone według miejsc ich powstawania (branż i podbranż) oraz według celu ich poniesienia, z wykorzystaniem wielu narzędzi, pozwalających na rzetelne ich zidentyfikowanie i ustalenie przyczynowości, a następnie właściwą alokację w kontekście rodzajów pozycji kosztowych wraz z przyporządkowaniem do stosownych obiektów kontrolingowych.

Wyróżnione grupy HCC zostały, zależnie od wysokości kosztów bezpośrednich, przyporządkowane:

- w ramach pakietu minimalnego dostępu do jednej z dwóch grup podstawowych: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów;
- w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów do poszczególnych rodzajów usług.

Następnie, ze względu na różnice zmienności kosztów ujętych w poszczególnych grupach HCC, dokonano dodatkowego rozróżnienia grup HCC według kryteriów:

1. Miejsca powstawania kosztów (obiektów kontrolingowych według branż i podbranż);
2. Celu poniesienia kosztów.

### Odnosząc się do pkt 1.

Kwalifikacja grup HCC według kryterium – miejsca powstawania kosztów obiektów kontrolingowych według branż i podbranż:

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 35 z 118

- branża A obejmuje podbranże: maszyny i przyrządy pomiarowe automatyki i telekomunikacji; urządzenia telekomunikacji kolejowej
- branża B obejmuje podbranże: nawierzchnię; budynki i budowle; maszyny i urządzenia; środki transportu drogowego; pojazdy kolejowe, maszyny i urządzenia do robót torowych
- branża E obejmuje podbranże: urządzenia oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego oraz instalacji elektrycznych;
- branża P obejmuje podbranże: pozostałe koszty niezwiązane z utrzymaniem majątku, ochrona mienia.

#### Odnosząc się do pkt 2

Kwalifikacja grup HCC według kryterium – cel poniesienia kosztów:

- eksploatacja, konserwacja i diagnostyka;
- remonty bieżące i awaryjne;
- remonty główne;
- inne, w tym akcja zima.

W celu wydzielenia kosztów bezpośrednich, przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, poddano analizie grupy HCC (zagregowane według wyżej przedstawionych kryteriów), która miała na celu ustalenie wartości kosztów dla każdej z nich, tożsame z wyznaczeniem takiej ich części, która może zostać uznana za koszty zależne od przejazdu pociągu – a zatem koszty bezpośrednie.

Następnie grupy HCC uporządkowano według kryterium pozycji kosztów, dla których został zastosowany taki sam U. Przy ustalaniu U dla niektórych pozycji kosztowych, przy uwzględnieniu celu poniesienia kosztów – jak koszty przejazdów i urządzeń zabezpieczenia ruchu na tych przejazdach, akcji zima i zużycia energii, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek – uwzględniono w stosownych przypadkach korektę kosztów przejazdowo-drogowych (50%), finansowanych przez Zarządcę tylko w takiej wysokości. Korekta ta jest wprowadzana poprzez przeindeksowanie stosownych kosztów współczynnikiem określonym jako: „Przej %”.

Zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek oraz z pismem z 30 czerwca 2015 r., będącym odpowiedzią na zapytanie Prezesa UTK, Zarządca przedstawił uzasadnienie dla kosztów bezpośrednich zależnych od natężenia ruchu pociągów, przyjętych do kalkulacji stawek według ich udziału w kosztach kwalifikowanych i przyporządkowanych grupach HCC, jak poniżej.

Grupa HCC ██████████ zakwalifikowana według celu poniesienia kosztów – jako „koszty inne”.

Koszty bezpośrednie – właściwe dla usług minimalnego dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów:

- Koszty akcji zima. Koszty te obejmują w szczególności koszty likwidacji zaśnieżenia drogi kolejowej (torów, rozjazdów, podtorza, obiektów inżynierskich, oblodzenia sieci trakcyjnej, usuwania uszkodzeń i zniszczeń poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, będących następstwem opadów śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów w okresie zimowym). Koszty akcji zima są [REDACTED] uzależnione od wykonywania przewozów pociągami, bowiem, jak uzasadnia Zarządca w piśmie z 30 czerwca 2015 r., w przypadku braku ruchu kolejowego, koszty te nie musiałyby być w ogóle poniesione. Brak opadów, oblodzenia nie wymaga również podejmowania działań stosownych w przypadku zaistnienia wskazanych powyżej warunków atmosferycznych, w celu umożliwienia prowadzenia ruchu kolejowego, co przekłada się na nieponoszenie wymienionych kosztów przez Zarządcę. Ponadto, jak uzasadnia Zarządca, z kosztów akcji zima nie ma możliwości wydzielenia kosztów niekwalifikowanych, które zarządca musi ponieść nawet jeśli przejazd pociągu nie następuje;
- Koszty zużycia energii – są to koszty: ogrzewania elektrycznego rozjazdów oraz w budynkach związanych z ruchem kolejowym. Koszty zużycia energii są [REDACTED] uzależnione od przejazdu pociągu, bowiem tak samo, jak w przypadku kosztów akcji zima, gdyby nie przejeżdżał pociąg, koszty te nie musiałyby być w ogóle ponoszone. Zatem wydzielenie kosztów niekwalifikowanych z bazy kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jest tu [REDACTED] i podobnie jak koszty akcji zima, tak koszty zużycia energii są [REDACTED] pozycją w pełnych kosztach kwalifikowanych.

Koszty bezpośrednie – właściwe tylko dla usługi minimalnego dostępu:

- w Grupie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – są to koszty: zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, maszyn i środków transportu kolejowego oraz urządzeń do robót torowych. Koszty te obejmują działalność zespołów, funkcjonowanie i utrzymanie Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego, Pociągów Ratownictwa Technicznego wyposażonych w urządzenia do wykolejania taboru, ciągniki gąsienicowe i inne urządzenia niezbędne do akcji ratunkowej. W przypadku kosztów ratownictwa technicznego, każdy przejazd pociągu może spowodować incydent, zdarzenie lub wypadek kolejowy. Zarządca musi być przygotowany na każdą okoliczność i możliwie sprawnie i szybko zmniejszyć czy usunąć następstwa takich zdarzeń, aby przywrócić ruch kolejowy. Zakwalifikowanie takich kosztów [REDACTED] jest zatem uzasadnione.

Brak ruchu kolejowego również w przypadku tych kosztów nie generuje ich powstawania, stąd w całości są one uznane przez Zarządcę jako mające bezpośredni związek z przejazdem pociągu.

- w Grupie prowadzenia ruchu kolejowego – są to koszty: zatrudnieniowe dyżurnego ruchu, nastawniczego, zwrotniczego, dróżników przejazdowych, personelu i wydatków Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy. Koszty te obejmują w szczególności koszty stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu pociągów, które nie są finansowane z budżetu państwa i nie zawierają kosztów okołozatrudnieniowych, jak szkolenia, pouczenia doraźne i okresowe. W tej grupie znajdują się również koszty wynagrodzeń komórek wykonawczych odpowiedzialnych za kierowanie, organizowanie i nadzór nad ruchem kolejowym polegające na planowaniu rozkładów jazdy pociągów, monitoringu natężenia sieci, koordynacji lokalnych centrów sterowania ruchem kolejowym, rejestracji biegu pociągów, realizacji telefonicznych zapowiedzi pociągów z wyjątkiem części kosztów administracyjnych Centrum.

Koszty te, ze swojej natury i specyfiki ich świadczenia są w całości związane z przejazdem pociągu i zakwalifikowane [REDAKT] do kosztów bezpośrednich, co nie koliduje z prawodawstwem unijnym. Należy zauważyć, że w myśl pkt 75 preambuły dyrektywy 2012/34, której termin implementacji upłynął 16 czerwca 2015 r. i której przesłankami musi się kierować państwo członkowskie, alokacja zdolności przepustowej jest związana z kosztem dla zarządcy infrastruktury, za który powinien on otrzymać zapłatę.

Nie zostały do nich zakwalifikowane koszty w tej części, która zgodnie z regulacjami UE jest finansowana ze środków publicznych jak również koszty okołozatrudnieniowe (szkolenia, pouczenia doraźne i okresowe, itp).

Koszty bezpośrednie – właściwe tylko dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów:

- Koszty informacji dla podróżnych (dostęp i korzystanie z peronów) – są to koszty: informacji statycznej lub dynamicznej dla podróżnych, realizowanej w trojaki sposób bez zapowiedzi megafonowych, z zapowiedziami megafonowymi, z zapowiedziami megafonowymi i obsługą urządzeń informacji wizualnej.

Koszty te są [REDAKT] uzależnione od wykonywania przewozów pociągami, co wynika z logiki celu świadczenia tej usługi tylko w przypadku przejazdu pociągu i wiąże w sposób bezpośredni konieczność poniesienia kosztów z tym związanych.

Grupy HCC [REDAKT] – zakwalifikowane według celu ich poniesienia.

Koszty bezpośrednie związane z minimalnym dostępem oraz dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów:

- Koszty eksploatacji, konserwacji i remontów bieżących i awaryjnych infrastruktury drogowej związane są z utrzymaniem odcinka linii kolejowej w sprawności w celu zapewnienia jego prawidłowego funkcjonowania i niedopuszczenia do nieodwracalnej degradacji, przy wyłączeniu części kosztów stałych, która musi być poniesiona niezależnie od występowania ruchu pociągów. Do kosztów stałych należą tu: diagnostyka, obchody linii, konserwacja torów i rozjazdów, wymiana płyt przejazdowych, diagnostyka i obserwacja obiektów inżynierskich, diagnostyka i obserwacja podtorza, utrzymanie budowli, utrzymanie budynków związanych z ruchem klejowym.

Koszty te obliczone zostały również jako nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na natężenie prowadzonego ruchu pociągów.

- Koszty remontów głównych infrastruktury drogowej, podobnie jak koszty opisane powyżej, zostały obliczone jako nadwyżka kosztów, jaką Zarządca będzie musiał ponieść ponad użytkowanie infrastruktury przy minimalnym natężeniu ruchu kolejowego. Na koszty amortyzacji składają się: koszty szyn, podkładów drewnianych, podkładów betonowych i podsypki. Koszty bezpośrednie określone są na podstawie ustalenia skróconego okresu amortyzacji wynikającego z faktycznego zużycia na skutek wykonywania przewozów pociągami w stosunku do długości życia infrastruktury dla minimalnego dostępu (niemal zerowego) i wynikającego z tego zintensyfikowania częstotliwości wykonywania remontów głównych.
- Koszty eksploatacji, konserwacji i diagnostyki urządzeń srk, obejmują urządzenia stacyjne, liniowe, linie teletransmisyjne urządzeń srk i detekcji stanów awaryjnych taboru, zwanych dalej „dsat”. Są to koszty przeglądów, badań diagnostycznych, wymiany elementów mechanicznych, urządzeń srk, zużywających się na skutek eksploatacji. Pozostałą część



stanowią niekwalifikowane koszty stałe, które muszą być ponoszone ze względu na bezpieczeństwo, niezależnie od natężenia ruchu kolejowego. Koszty te związane są z zabiegami obsługi technicznej urządzeń srk i wynikają z instrukcji konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących. Obsługę techniczną wykonuje się niezależnie od natężenia ruchu pociągów w stałych cyklach konserwacji i przeglądów. Jedynie elementy mechaniczne, takie jak napędy zwrotnicowe mogą podlegać większemu zużyciu poprzez zwiększoną intensywność pracy. Zależność z natężeniem ruchu zidentyfikowano natomiast w przypadku kosztów remontów głównych oraz urządzeń zabezpieczenia ruchu. Zwiększone wyeksploatowanie urządzeń przejazdowych może występować w związku z większą intensywnością pracy tych urządzeń oraz uszkodzeniami powodowanymi przez użytkowników dróg.

- Koszty eksploatacji, konserwacji i diagnostyki infrastruktury trakcyjnej ustalone zostały na podstawie analizy wzrostu częstotliwości czynności eksploatacyjnych i konserwacyjnych infrastruktury trakcyjnej w zależności od klasy linii kolejowej (a tym samym dopuszczalnej prędkości technicznej stymulującej natężenie ruchu kolejowego). Częstotliwości konserwacyjne zależą od grupy linii i prędkości z jaką prowadzony jest ruch pociągów. Większa prędkość pociągu sprawia, że w sytuacjach awaryjnych uszkodzeniu ulega znacznie większa część infrastruktury. Dlatego oględziny, przeglądy wykonywane są częściej by ograniczyć lub wyeliminować ryzyko powstawania awarii sieci trakcyjnej.

Koszty te obliczone zostały również jako nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na natężenie prowadzonego ruchu pociągów.

- Koszty remontów bieżących i awaryjnych infrastruktury trakcyjnej ustalono na podstawie analizy wzrostu tych kosztów w zależności od klasy linii, a w efekcie, poprzez większą dopuszczalną prędkość techniczną również wzrost natężenia ruchu kolejowego. Koszty te obejmują przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych sieci trakcyjnej i zapobieganie jej degradacji.

Koszty utrzymania sieci trakcyjnej zostały przypisane według kategorii ważności linii dla prowadzenia ruchu pociągów kwalifikowanych (IC, EC, EIC, pospiesznych, osobowych i towarowych) oraz intensywności tego ruchu i pogrupowane dla torów szlakowych i głównych zasadniczych linii. Zależnie od natężenia ruchu pociągów i ważności linii, następuje reakcja na wszelkie sytuacje awaryjne, zwłaszcza te skutkujące wstrzymaniem ruchu pociągów, by w jak najkrótszym czasie przywrócić drożność torów i wznowić przerwany ruch. Czas na usunięcie awarii wynosi od 90 minut do 300 minut.

Koszty te obliczone zostały jako nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu pociągów.

- Koszty remontów głównych infrastruktury trakcyjnej ustalono na podstawie skróconego okresu amortyzacji, powstałego w wyniku faktycznego wykonywania przewozów pociągami po infrastrukturze Zarządcy w stosunku do długości życia infrastruktury dla minimalnego, niemal zerowego, natężenia ruchu pociągów i wynikającego z tego zintensyfikowania częstotliwości wykonywania remontów głównych. Koszty te obejmują naprawy główne infrastruktury trakcyjnej, polegające na wymianie lub gruntownym odnowieniu elementów sieci trakcyjnej.

W ślad za informacją zawartą w Instrukcji kalkulacji stawek, szacunkowy koszt budowy sieci trakcyjnej został określony przez Zarządcę w oparciu o informacje pozyskane

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 39 z 118

z obecnie realizowanych kontraktów inwestycyjnych. Zarządca, przy szacowaniu kosztów bezpośrednich, skorzystał zatem z możliwości wskazanej w przepisach prawa unijnego. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub – jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących. Bieżąca realizacja kontraktów może dać jedynie informacje właściwe dla bieżących uwarunkowań finansowych wynikających z tych kontraktów, a działanie takie nie stoi w sprzeczności z przywołanym powyżej przepisem rozporządzenia UE. Nadto, dalej zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, koszty wybudowania sieci trakcyjnej na przestrzeni lat ulegają obniżeniu, a obecnie wykorzystywane materiały są trwalsze i bardziej odporne na warunki zewnętrzne (opady, temperatura, promieniowanie UV), co w znacznym stopniu wydłuża okres eksploatacji z 20 lat (obecnie) do 40 lat, z zastrzeżeniem jednakże poddania, w połowie okresu eksploatacji, szczegółowej ocenie z punktu dalszej możliwości użytkowania.

Należy zauważyć, że żadne z wymienionych tu kosztów nie zostały wymienione w przepisach prawa kolejowego, w szczególności w rozporządzeniu PL – jako koszty niekwalifikowane, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wyłączenie przez Zarządcę, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, z bazy kosztów całkowitych udostępniania infrastruktury kolejowej kosztów niekwalifikowanych ( $U = 0\%$ ) skutkowało określeniem kosztów bezpośrednich ( $U > 0\%$ ) – które stanowiły podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącego, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL) przyjmuje się tą 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, amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Zarządca wskazał jednocześnie we wniosku, że opisane powyżej zasady – ustalania kosztów bezpośrednich (z pominięciem jednakże przeszacowania tych kosztów, właściwego dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej) – obowiązują również dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Zgodnie bowiem z informacją zawartą również w materiale dowodowym przedłożonym przez Zarządcę – jako uzasadnioną część kosztów za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (§ 7 ust. 18 rozporządzenia PL) – przyjęto, na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, koszty, jakie bezpośrednio poniesie Zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami i które rosną wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do usług świadczonych w ramach rjp 2015/2016.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę wynikającą z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącą, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na uwadze powyższe oraz kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Prezes UTK zweryfikował:

- projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,

wraz z kalkulacją wysokości stawek przedłożonych przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016.

## **I. OPŁATA PODSTAWOWA ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

Zarządca, w myśl § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, przedstawił projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym), obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, zostały skalkulowane na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w oparciu o (opisane poniżej) przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych: w pkt 1 – koszty, w pkt 2 – pracę eksploatacyjną i w pkt 3 – zastosowaną metodologię.

Szczegółowe informacje na temat zastosowanej metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jak również kosztów przyporządkowanych do danej grupy HCC według wyznaczonego U, zostały zamieszczone we wniosku Zarządcy oraz w pkt 3 Instrukcji kalkulacji stawek.

### **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**

Planowane koszty bezpośrednie na 2016 r. – przedstawione we wniosku Zarządcy, będące podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2015/2016 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – zostały wyznaczone na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014), z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji na lata 2015-2016 (§ 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL) oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (§ 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL) przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczany jest, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy drugiej soboty grudnia każdego roku, a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

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

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

W ślad za informacją Zarządcy we wniosku, zastosowana przez Zarządcę indeksacja opiera się wyłącznie na planowanych, na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, wskaźnikach inflacji opublikowanych w rozdziale 2 – „Założenia makroekonomiczne na lata 2014-2018”, w dokumencie Ministra Finansów z października 2014 r., zatytułowanym „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”.

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

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian		
	2015 r.	2016 r.	Zmiana 2016/2014
CPI – dynamika średnioroczna	1,2%	2,3%	3,5%

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

Koszty bezpośrednie, przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie U dla wyodrębnionych, jednorodnych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W celu określenia wartości kosztów bezpośrednich, które mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, każda kategoria kosztów podlega przeszacowaniu współczynnikiem U. W ślad za tym, poszczególne pozycje kosztów (grupy HCC) zostały pogrupowane w 12 kategoriach – dla których U dla poszczególnych pozycji kosztów jest jednakowy i wynosi, jak poniżej:



**Kategoria 1** [ ] dotyczy kosztów utrzymania i obejmuje następujące koszty:

- koszty kolejowego ratownictwa technicznego – [ ] (po korekcie 50% dla przejazdów),
- koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii – [ ]
- koszty remontów głównych przejazdów kolejowych oraz urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach – [ ]
- koszty zużycia energii – [ ] (po korekcie 50% dla przejazdów),
- koszty akcji zima – [ ] (po korekcie 50% dla przejazdów).

**Kategoria 2** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (eksploatacji, konserwacji, diagnostyki, remontów bieżących i awaryjnych) takich elementów infrastruktury drogowej, jak:

- tory główne zasadnicze,
- tory główne dodatkowe,
- rozjazdy w torach głównych,
- mosty i wiadukty,
- maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych,
- przejazdy kolejowe i urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach.

**Kategoria 2.1** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (eksploatacji, konserwacji, diagnostyki, remontów bieżących i awaryjnych) budynków związanych z ruchem kolejowym).

**Kategoria 3** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (remontów głównych) takich elementów infrastruktury drogowej jak:

- tory główne zasadnicze,
- tory główne dodatkowe,
- rozjazdy w torach głównych.

**Kategoria 4** [ ] [ ] [ ] dotyczy utrzymania (eksploatacji, konserwacji, diagnostyk) takich elementów srk jak:

- urządzenia stacyjne,
- urządzenia liniowe,
- linie transmisyjne urządzeń srk i urządzeń dsat.

**Kategoria 5** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (remontów bieżących i awaryjnych) takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,
- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.

**Kategoria 6** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (eksploatacji i diagnostyki) takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.

**Kategoria 7** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów remontów takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,
- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.

**Kategoria 8** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów pośrednich, obejmujących w szczególności:

- wynagrodzenia pracowników i utrzymanie budynków administracyjnych Zakładów Linii Kolejowych i Sekcji Eksploatacji,
- eksploatację i utrzymanie urządzeń technicznych, telekomunikacji, informatycznych,
- oświetlenie oraz instalację elektryczną budynków i budowli,
- utrzymanie i eksploatację pojazdów transportu drogowego,
- usuwanie zbędnej roślinności,
- remonty główne jak również bieżące i awaryjne, eksploatację, konserwację i diagnostykę mostów i wiaduktów, kładek oraz przejść dla pieszych,
- elektryczne ogrzewanie rozjazdów, w zakresie eksploatacji, konserwacji i diagnostyki oraz remontów bieżących i awaryjnych, a także remontów głównych,
- budynki związane z ruchem kolejowym, w zakresie kosztów remontów – napraw głównych,
- składowanie i spedycję materiałów,
- pozostałe tory i rozjazdy oraz drogi boczne,
- postój lokomotyw na potrzeby zachowania płynności ruchu kolejowego.

**Kategoria 9** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów prowadzenia ruchu pociągów i obejmuje w szczególności koszty:

- dyżurnych ruchu,
- nastawnicznych,
- zwrotnicznych.

**Kategoria 9.1** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów prowadzenia ruchu pociągów i obejmuje w szczególności koszty dróżników przejazdowych.

**Kategoria 10** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów prowadzenia ruchu pociągów i obejmuje koszty:

- personelu Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy,
- wydatków Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy.

Działania powyższe wplatają się w spełnienie przesłanki (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym), która traktuje, że do kosztów bezpośrednich, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 44 z 118

do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL) przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zaliczając do niej w części koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji w części wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

Stosując się do Zasad kalkulacji stawek, wymienionych w załączniku do wniosku Zarządcy, do kalkulacji kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach 2015/2016 zostały przyjęte koszty bezpośrednie w kwocie 1 884 923 tys. zł, których udział [redacted] planowanych kosztów całkowitych (kwalifikowanych i niekwalifikowanych) minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w kwocie [redacted]

Koszty bezpośrednie w planowanych kosztach całkowitych Grup kosztów stanowią:

- Grupa kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej [redacted]
- Grupa kosztów prowadzenia ruchu kolejowego [redacted]

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, planowanych w ramach rjp 2015/2016 i kosztów bezpośrednich wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) oraz udziały (U) planowanych Grup kosztów bezpośrednich w planowanych kosztach bezpośrednich minimalnego dostępu – przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 [tys. zł]	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł]	Plan rjp 2015/2016 [tys. zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do Wykonania 2014	U [%]
1	Koszty bezpośrednie, w tym:	[redacted]	1 864 403,5	1 884 923,2	[redacted]	[redacted]
1.1	Koszty utrzymania i remontów	[redacted]	926 654,9	918 201,9	[redacted]	[redacted]
1.2	Koszty prowadzenia ruchu	[redacted]	937 748,6	966 721,3	[redacted]	[redacted]
1.3	Amortyzacja	[redacted]	0	0	[redacted]	[redacted]

Zakwalifikowanie zatem przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp jedynie kosztów bezpośrednich, będących rezultatem przejazdów pociągów, wypełnia obowiązek nałożony przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Analiza powyżej wymienionych kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednich w ramach rjp 2015/2016 – w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2014 r. – nie przekroczy planowanych wskaźników inflacji ustalonych przez Ministra Finansów na lata 2015-2016.

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

Planowana, w ramach rjp 2015/2016, praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy oraz Instrukcji kalkulacji stawek, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym ustalonej z wykorzystaniem danych z systemu SAP o wielkości przychodów z poszczególnych usług, pomniejszonej o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego oraz na liniach kolejowych o szerokości torów 1520 mm,
- 2) analizy pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r.,
- 3) przewidywanych zmian w 2016 r.

Planowana struktura pracy eksploatacyjnej według kategorii linii kolejowych oraz przedziałów całkowitych mas brutto pociągów ustalana jest na podstawie danych o obciążeniu odcinków linii kolejowych, pozyskanych z systemu SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej), za okres obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów (od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2014 r.).

Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 pracy eksploatacyjnej w oparciu o wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednich z uwzględnieniem przewidywanych zmian – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

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

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem Zarządcy oraz Instrukcją kalkulacji stawek, zostały określone przy wykorzystaniu pracy eksploatacyjnej, wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym – pomniejszonej o pracę eksploatacyjną wykonaną w ramach tranzytu uprzywilejowanego oraz na liniach kolejowych o szerokości torów 1520 mm. Po przeprowadzeniu analizy pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. oraz przewidywanych zmian w 2016 r., planowana praca eksploatacyjna została powiększona w stosunku do pracy wykonanej w 2014 r.

W poniższej tabeli przedstawiono wielkości pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych w ramach 2014/2015 i 2015/2016 na tle wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym – 2014.

Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 r. [tys. pockm]	Plan rjp 2014/2015 [tys. pockm]	Plan 2015/2016 [tys. pockm]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do wykonania 2014 r.
Pociągi pasażerskie	131 342	135 836	135 760	- 0,1	3,4

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 46 z 118



Pociągi towarowe	71 177	71 525	71 177	- 0,5	0,0
Razem	202 519	207 361	206 937	- 0,2	2,2

Zgodnie z powyższą tabelą, opublikowaną w Zasadach kalkulacji stawek, łączna dla pociągów pasażerskich i towarowych, praca eksploatacyjna planowana w ramach rjp 2015/2016 w porównaniu do planowanej w ramach rjp 2014/2015 zmniejszyła się o 0,2%, szczególnie w przypadku pociągów towarowych o 0,5%.

Natomiast, analizując pracę eksploatacyjną wykonaną w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. oraz uwzględniając przewidywane zmiany w 2016 r., Zarządca zaplanował, jak wskazano powyżej pracę eksploatacyjną powiększoną w stosunku do wykonanej pracy w 2014 r. o 2,2%, w tym dla pociągów pasażerskich o 3,4%.

#### **4. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

##### **4.1. Różnicowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca określił (art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL) stawki jednostkowe w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy, przy uwzględnieniu dostępności do trakcji elektrycznej.

Stawki za korzystanie z linii kolejowych zelektryfikowanych w porównaniu do stawek dla linii niezelektryfikowanych rosną szybciej wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowych. Wiąże się to z wyższymi kosztami ponoszonymi w przypadku linii kolejowych o wyższej jakości, charakteryzującymi się wyższymi dopuszczalnymi prędkościami technicznymi, a w konsekwencji wyższym natężeniem ruchu kolejowego i znajduje swoje uzasadnienie prawne.

Takie przypisanie przez Zarządcę kosztów elektryfikacji linii kolejowych wplata się w wypełnienie przesłanki § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, stanowiącej, że wartości części stawek (ust. 2) oraz ich składników (ust. 3) ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu. Również w pkt 10 preambuły rozporządzenia UE wskazuje się, że koszty utrzymania i remontów elementów linii napowietrznej mogą rosnąć jako bezpośredni rezultat natężenia ruchu powodującego naprężenia mechaniczne i elektryczne.

Mając na uwadze powyższe, uznaje się, że sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej został przez Zarządcę prawidłowo określony pod kątem dostępności do trakcji elektrycznej i w zgodzie z przywołanym przepisem prawa.

Stawka jednostkowa, zgodnie z wnioskiem Zarządcy, została ustalona jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL.

Jednocześnie, zgodnie z zapisem zawartym w Zasadach kalkulacji stawek, stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 47 z 118

i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, skalkulowane zostały w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Wartości części stawek (§ 7 ust. 2 rozporządzenia PL), przy założeniu, że wartość składnika zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm, rosną wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Zarządca zestawiał we wniosku Zarządcy stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, oddzielnie dla przewozów pasażerskich i towarowych z uwzględnieniem dostępu do sieci trakcyjnej w tablicach, których poszczególne kolumny dotyczą kategorii linii kolejowych, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał (art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL), że opłata ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, zelektryfikowanej lub nieelektryfikowanej, rodzaju pociągu oraz planowanej całkowitej masy brutto pociągu wg wydzielonej trasy pociągu – dla pociągów pasażerskich o masie większej niż 900 ton zaokrąglana jest do 900 ton, zaś dla pociągów towarowych o masie większej niż 3000 ton zaokrąglana jest do 3000 ton.

#### **4.2. Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

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

- 1) przypisano planowaną pracę eksploatacyjną wyrażoną w pockm oraz planowaną pracę eksploatacyjną wyrażoną w brutotonokilometrach, zwanych dalej „btkm”, do poszczególnych kategorii linii kolejowych. Planowane wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej zarówno w pockm, jak i btkm zostały przyporządkowane poszczególnym przedziałom całkowitych mas brutto pociągów proporcjonalnie do wykonanej w 2014 r. pracy eksploatacyjnej w poszczególnych kategoriach linii kolejowych oraz przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, przy czym uwzględniono zmiany kategorii linii kolejowych na okres obowiązywania rjp 2015/2016,
- 2) wyznaczono średnią dopuszczalną prędkość techniczną dla poszczególnych kategorii linii kolejowych w taki sposób, że średnie dopuszczalne prędkości techniczne dla poszczególnych kategorii linii kolejowych zostały ustalone jako iloraz sumy iloczynów dopuszczalnych prędkości technicznych w ramach danej kategorii linii i długości tych linii przez sumę długości danej kategorii linii (średnia ważona długością linii danej kategorii),
- 3) uwzględniono grupy i pozycje kosztowe (pkt 1.1 niniejszej decyzji),
- 4) przypisano nośnik alokacji kosztów. Do wszystkich wymienionych powyżej grup i pozycji kosztowych przypisano nośnik alokacji do danej grupy i pozycji kosztowej na kategorii linii, odpowiadający naturze powstawania kosztów.
- 5) zastosowano nośniki alokacji kosztów:
  - dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości i masy pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w btkm,
  - dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 48 z 118

- dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od masy pociągu – praca eksploatacyjna wyrażona w btkm;
- 6) dla wszystkich grup i rodzajów kosztów wyznaczono parametr, którym posłużono się do wyznaczenia funkcji stawki uzależnionej od średniej masy brutto pociągów w przedziałowych kategoriach masy i zgodnej ze wzorem:

$$f(M) = A_n + B_n \cdot M_i$$

gdzie:

$A_n$  – parametr stały dla kategorii linii n [jednostka: zł/pokcm]

$B_n$  – parametr różnicujący stawkę w ramach kategorii linii [jednostka: zł/btkm]

$M_i$  – średnia masa brutto pociągów w i-tej przedziałowej kategorii masy [jednostka: tona]

- koszty zależne od prędkości i masy pociągu wchodzą w skład parametru B, różnicując go między kategoriami linii,
  - koszty zależne od prędkości pociągu wchodzą w skład parametru A, różnicując go między kategoriami linii,
  - koszty zależne od masy pociągu wchodzą w skład parametru B,
  - koszty stałe i niezależne od prędkości i masy pociągu wchodzą w skład parametru A;
- 7) dla otrzymanych funkcji stawki uzależnionej od średnich mas brutto pociągów w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów dla danej kategorii linii kolejowej wyznaczono stawki jednostkowe dla poszczególnych przedziałów całkowitych mas brutto pociągów.

Stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy zawartym we wniosku, skalkulowane zostały w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Powyższe stanowi o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

#### 4.2.1. Przedziały mas brutto pociągów

Jak wynika z Instrukcji kalkulacji stawek, pozostawiono 37 takich samych przedziałów mas brutto pociągów, jak przy kalkulacji stawek jednostkowych w ramach rjp 2013/2014 oraz rjp 2014/2015.

Tablica cennikowa, zamieszczona we wniosku Zarządcy została opracowana dla całkowitych mas brutto wszystkich pociągów pasażerskich i dla całkowitych mas brutto pociągów towarowych mniejszych od 900 ton – co 60 ton, a dla całkowitych mas brutto od 900 ton pociągów towarowych – co 100 ton.

Uwzględniona w cenniku w ramach rjp 2015/2016 struktura przedziałów mas brutto pociągów, jak również wielkość ostatniego przedziału masy brutto dla pociągów towarowych  $M \geq 3000$  ton, jest analogiczna do zastosowanej w cennikach w ramach rjp 2013/2014 oraz w ramach rjp 2014/2015 i została przyjęta po przeprowadzonych konsultacjach z przewoźnikami kolejowymi na posiedzeniu Rady Przewoźników 13 września 2013 r.

Wartości średnich mas brutto pociągów dla poszczególnych przedziałów przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp przedstawiono w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto [t]	Średnia masa do wyznaczenia stawek w przedziałach [t]	Całkowita masa brutto [t]	Średnia masa do wyznaczenia stawek w przedziałach [t]
$M < 60$	■	$1300 \leq M < 1400$	■
$60 \leq M < 120$	■	$1400 \leq M < 1500$	■
$120 \leq M < 180$	■	$1500 \leq M < 1600$	■
$180 \leq M < 240$	■	$1600 \leq M < 1700$	■
$240 \leq M < 300$	■	$1700 \leq M < 1800$	■
$300 \leq M < 360$	■	$1800 \leq M < 1900$	■
$360 \leq M < 420$	■	$1900 \leq M < 2000$	■
$420 \leq M < 480$	■	$2000 \leq M < 2100$	■
$480 \leq M < 540$	■	$2100 \leq M < 2200$	■
$540 \leq M < 600$	■	$2200 \leq M < 2300$	■
$600 \leq M < 660$	■	$2300 \leq M < 2400$	■
$660 \leq M < 720$	■	$2400 \leq M < 2500$	■
$720 \leq M < 780$	■	$2500 \leq M < 2600$	■
$780 \leq M < 840$	■	$2600 \leq M < 2700$	■
$840 \leq M < 900$	■	$2700 \leq M < 2800$	■
$900 \leq M < 1000$	■	$2800 \leq M < 2900$	■
$1000 \leq M < 1100$	■	$2900 \leq M < 3000$	■
$1100 \leq M < 1200$	■	$M \leq 3000$	■
$1200 \leq M < 1300$	■		

Dla tak zdefiniowanych przedziałów mas brutto pociągów pasażerskich i towarowych, umożliwiono zgodnie z zasadami postępowania określonymi w § 28 Regulaminu:

- zwiększanie planowanej masy brutto pociągów (w przypadku pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton),
- zmniejszanie planowanej masy brutto pociągów nie więcej niż o 500 ton.

W myśl § 28 Regulaminu, przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według przydzielonej trasy pociągu.

#### 4.2.2. Kategoryzacja linii kolejowych

W Instrukcji kalkulacji stawek wskazano, że w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, kategoria linii kolejowej ustalana jest dla

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 50 z 118



każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do instrukcji Wykaz linii Id-12 (D-29). Ponadto stwierdzono, że kategoria linii określona została na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

#### 4.2.2.1. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2014 r. i odnoszone jest na 1 km toru.

#### 4.2.2.2. Kategoria linii kolejowej

Kategoria linii kolejowej ustalana jest odrębnie dla pociągów pasażerskich lub towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby („w dół”) z przedziału  $\langle 1,5 \rangle$  średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich lub towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych – waga 60%,
- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40%.

Przedziały wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów przedstawione są w poniższych tabelach:

#### Pociągi pasażerskie

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich – km/godz.	$0 < V_{\max} \leq 40$	$40 < V_{\max} \leq 80$	$80 < V_{\max} \leq 100$	$100 < V_{\max} \leq 120$	$V_{\max} > 120$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

#### Pociągi towarowe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych –	$0 < V_{\max} \leq 40$	$40 < V_{\max} \leq 60$	$60 < V_{\max} \leq 80$	$80 < V_{\max} \leq 100$	$V_{\max} > 100$

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

km/godz.					
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

#### 4.2.3. Średnia dopuszczalna prędkość techniczna

Zarządca w Instrukcji kalkulacji stawek wskazał, że jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnionego fragmentu linii kolejowej przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) i danych o ograniczeniach stałych na rjp 2015/2016. Przyjęty algorytm uwzględnia charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założone średnie długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego. Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzany jest warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeśli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię. Następnie, ponownie sprawdzany jest ten warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału.

Wartość średniej dopuszczalnej prędkości technicznej z uwzględnieniem ograniczeń stałych dla poszczególnych kategorii linii kolejowych wykorzystane w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 zamieszczone w Zasadach kalkulacji stawek przedstawia poniższa tabela:

Rozkład jazdy pociągów	Średnia dopuszczalna prędkość techniczna [km/godz.] dla kategorii:				
	1	2	3	4	5
rjp 2014/2015	37,5	55,1	78,6	114,4	139,2
rjp 2015/2016	36,5	56,4	79,1	115,4	140,9
Zmiana [%] rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015	-2,7	2,4	0,6	0,9	1,2

W Instrukcji kalkulacji stawek Zarządca podkreślił, że utożsamianie przyjętych do kalkulacji empirycznych referencyjnych prędkości technicznych z dopuszczalnymi prędkościami jakie przewoźnicy kolejowi mogą osiągnąć na danych kategoriach odcinków jest bezzasadne.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 52 z 118

Z jednej strony, należy pamiętać, iż kategoria odcinka jest wypadkową dwóch czynników, stąd dany odcinek może zostać zakwalifikowany do kategorii niższej niż wynika to z czynnika prędkości zawiżając średnią dopuszczalną prędkość dla całej kategorii (np. odcinki o dopuszczalnych prędkościach 150 km/godz. dla pociągów pasażerskich, ale natężeniu 30 pociągów na km toru zostaną zakwalifikowane do kategorii 4, gdzie teoretyczna prędkość dla pociągów pasażerskich to przedział: 100 km/godz. - 120 km/godz.). Z drugiej strony, przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi w znacznej mierze odzwierciedlenie jakości infrastruktury kolejowej oraz wymagań jakie są związane z jej utrzymaniem (np. poprzez zastosowanie droższych elementów konstrukcyjnych oraz systemów srk na liniach o wyższej dopuszczalnej prędkości technicznej) i w związku z tym przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi adekwatny miernik zróżnicowania kosztów alokowanych na poszczególne kategorie linii kolejowych.

#### 4.3. Wzór do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych

Z Instrukcji kalkulacji stawek (również w wersji jawnej) wynika, że przy opracowywaniu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do alokacji niektórych kosztów zarządcy infrastruktury kolejowej (diagnostyki i utrzymania torów), z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa, na poszczególne kategorie linii kolejowych – wykorzystano wzór prof. H. Bałucha służący do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych.

$$v = 1 + V/965 + V^2/15553$$

gdzie:  $v$  – wartość współczynnika dynamicznego,  $V$  – prędkość [km/godz.]

Dla tak przyjętej relacji między dopuszczalną prędkością techniczną a kosztami, koszty dla toru o dopuszczalnej prędkości technicznej 130 km/godz. są 1,94-krotne wyższe od tego samego toru z prędkością 40 km/godz. Wskaźniki wyznaczone na podstawie powyższej zależności charakteryzują się istotnym zróżnicowaniem, co przekłada się na alokację większej części kosztów dla kategorii linii kolejowych o wyższych dopuszczalnych prędkościach technicznych. Powyższa funkcja jest funkcją rosnącą niezależnie od analizowanego przedziału prędkości i jej zastosowanie gwarantuje, iż stawki dostępu będą rosły wraz ze wzrostem parametru dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii, co jest wymagane przepisem § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Przedstawiony powyżej wzór, wykorzystywany naukowo do analizy kosztów utrzymania torów, został zaprezentowany przez prof. H. Bałucha w artykule „*Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych*”.

#### 5. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy w Zasadach kalkulacji stawek, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały ustalone w oparciu o koszty utrzymania i prowadzenia ruchu kolejowego w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co stanowi spełnienie przesłanki § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącej, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia PL) przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Na wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz na relacje między stawkami dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz dla przedziałów mas brutto pociągów wpływ mają poniższe czynniki:

- wielkość i struktura planowanych kosztów,
- wielkość i struktura planowanej pracy eksploatacyjnej,
- parametry referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej i masy brutto pociągów,
- metoda kalkulacji stawek jednostkowych.

Jednocześnie z Zasad kalkulacji stawek wynika, że dla pociągów pasażerskich o masie brutto równej/większej niż 900 ton oraz pociągów towarowych o masie brutto równej/większej niż 3000 ton Zarządca przyjął jedną stawkę, ustaloną dla danej kategorii linii kolejowej i dostępności urządzeń sieci trakcyjnej.

Zarządca wywiązał się z obowiązku wynikającego z § 7 ust. 23 rozporządzenia PL publikując na swojej stronie internetowej projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z wykazem udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

W poniższej tabeli przedstawiono średnie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla cennika w ramach rjp 2014/2015 i według projektu w ramach rjp 2015/2016.

Rodzaje pociągów	Stawki jednostkowe [zł/pocmk] wg cennika		Zmiana [%] rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015
	rjp 2014/2015	rjp 2015/2016	
Pasażerskie	6,51	6,64	2,0%
Towarowe	13,71	13,81	0,7%
Ogółem	8,99	9,11	1,3%

Średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich pociągów, według danych przyjętych do kalkulacji stawek wynosi 9,11 zł/pocmk, co oznacza zwiększenie o 0,12 zł/pocmk (1,3%) w stosunku do rjp 2014/2015.

Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016:

- kosztów wynikających bezpośrednio z wykonywania przejazdów pociągami, a więc części kosztów związanych z ruchem kolejowym (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym), przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji (§ 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia PL),
- pracy eksploatacyjnej zaplanowanej w oparciu o wykonaną w 2014 r., pomniejszonej o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego oraz na liniach kolejowych o szerokości torów 1520 mm., przy jednoczesnym uwzględnieniu przewidywanych zmiany w 2016 r.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 54 z 118



- zastosowanej metodyki kalkulacji przedstawionej w Instrukcji kalkulacji stawek,

skutkuje wzrostem o 1,3% średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym wzrostem o 2,0% dla pociągów pasażerskich, przy jednoczesnym wzroście o 0,7% dla pociągów towarowych. Należy zauważyć, że wzrost planowanych średnich stawek jednostkowych dla pociągów pasażerskich i towarowych nie przekracza zakładanego wskaźnika inflacji na 2016 r.

**Analiza wniosku Zarządcy** w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w oparciu o Instrukcję kalkulacji stawek pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie kalkulacji wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, jak również zastosował wielkości i metodykę przyjętą do kalkulacji wymienionych stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Zarządca realizuje politykę stabilizacji podstawowych założeń oraz metody kalkulacji przedmiotowych stawek w porównaniu do poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając jednakże zasady określania tych stawek wynikające z przepisów prawa, w szczególności rozporządzenia PL. W ślad za tym, nie uległy zmianie m.in. zasady kategoryzacji linii kolejowych oraz przedziały mas brutto pociągów, zastosowany wzór alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych, jak również określenie kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat w oparciu o koszty wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym, pamiętając jednakże o zmianach wynikających z obowiązywania rozporządzenia PL. Takie działania Zarządcy prowadzą do stabilizacji i przewidywalności wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na kolejne rozkłady jazdy pociągów.

Mając na uwadze przepis § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe w zależności od przypisanej poszczególnym odcinkom kategorii linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziale mas, skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Zarządca określił (art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym) stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) w oparciu o opisane poniżej zasady i o przyjęte wielkości.

Do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami: kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowych i pośrednich (§ 7 ust. 7 rozporządzenia PL).

Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty bezpośrednie wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i § 7 ust. 6 rozporządzenia PL), przeszacowane następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej (§ 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL) oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (§ 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL).

Zarządca, w związku z pismem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 18 lutego 2015 r. Nr DTK.II.4604.2.2015.MW.1, nie pomniejszył kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych o środki publiczne pochodzące z budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego, które mogłyby być przekazane Zarządcy (art. 38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym),

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

w celu pomniejszenia wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w związku z nieotrzymaniem tychże środków publicznych (§ 7 ust. 9 rozporządzenia PL).

Odnosząc się do pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zaplanowanej w oparciu o pracę eksploatacyjną wykonaną w 2014 r., w identycznym okresie jak dla przyjętych kosztów, pomniejszoną o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego oraz na liniach kolejowych o szerokości torów 1520 mm, ale uwzględniającą dane z wykonanej pracy w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. oraz przewidywane zmiany w 2016 r., Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, wplatającej się w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 uor, zgodnie z którą w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Jednocześnie, zgodnie z informacją zawartą w Zasadach kalkulacji stawek załączonych do wniosku Zarządcy, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji tych stawek. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

W związku z tym, że Zarządca nie przeprowadził badania rynku przewozów (§ 7 ust. 11 rozporządzenia PL), w celu ustalenia wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów (§ 7 ust. 3 rozporządzenia PL), wartość tego składnika dla wszystkich rodzajów przewozów wyniesie 0 zł/pocmk.

Stawki rosną wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek w ramach rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL), przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji (§ 7 ust. 8 rozporządzenia PL) oraz przyjęcie pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, uwzględniającej przewidywane zmiany w 2016 r., przy zastosowanej metodyce kalkulacji stawek, przyczyniły się do niewysokiego wzrostu (1,3%) średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – niższego od zmiany wskaźników inflacji (3,5%) planowanych na lata 2015–2016.

Po dokonaniu analizy wniosku Zarządcy stwierdza się, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z ich kalkulacją, spójną z Instrukcją kalkulacji stawek – zostały przedłożone i skalkulowane – zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie ich zatwierdzenia.

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 wraz z kalkulacją ich wysokości w ramach rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 tej ustawy.

## II. OPŁATA PODSTAWOWA ZA DOSTĘP DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW

Zarządca, stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, przedstawił projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym), obejmujące usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, zostały skalkulowane na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w oparciu, o opisane poniżej, przyjęte do kalkulacji stawek: koszty – pkt 1, ilości usług – pkt 2 oraz zastosowaną metodykę – pkt 3.

Szczegółowe informacje na temat zastosowanej metodologii kalkulacji stawek oraz kosztów przyporządkowanych do danej grupy HCC, przypisanych im kategorii oraz wysokości i udziału w nich kosztów bezpośrednich zostały zamieszczone we wniosku Zarządcy oraz w pkt 4 Instrukcji kalkulacji stawek.

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

#### 1.1. Kwalifikowanie kosztów bezpośrednich

Zarządca wskazał w treści wniosku, że na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, jako uzasadnioną część kosztów (§ 7 ust. 18 rozporządzenia PL) dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zostały przyjęte koszty bezpośrednie, które bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami.

Zastosowanie się Zarządcy do przywołanego powyżej obowiązku, wynikającego z art. 32 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 przewoźników kolejowych przewozów pociągami – wpłata się również w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, w myśl której, 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.

Zgodnie z wnioskiem, Zarządca będzie świadczył następujące usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów:

- Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo;
- Dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych;
- Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa;
- Dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich;
- Dostęp do terminali kolejowych;
- Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych;
- Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- Korzystanie z torów postojowych;

- Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych.

Poszczególne pozycje kosztów zaliczanych rozdzielnie do wymienionych powyżej usług, zostały pogrupowane, podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w 12 kategoriach kosztów dla których U wynosi:

**Kategoria 21** [ ] [ ] [ ] obejmuje w szczególności koszty utrzymania (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, remonty bieżące i awaryjne) oraz główne:

- infrastruktury przeładunkowej,
- informacji dla podróżnych.

Do kategorii 21 kwalifikuje się także koszty zużycia energii oraz akcji zima.

**Kategoria 22** [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, remonty bieżące i awaryjne) takich elementów infrastruktury drogowej jak:

- tory główne dodatkowe, dojazdowe i pozostałe,
- rozjazdy w torach głównych dodatkowych, dojazdowych i pozostałych,
- hamulce torowe i ich sterowanie,
- urządzenia na stacjach manewrowych, rozrządowych i ich sterowanie.

**Kategoria 22.1** [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania obejmujących eksploatację, konserwację, diagnostykę, remonty bieżące i awaryjne budynków związanych z ruchem kolejowym (nastawnie, agregatorownie, przekaźnikownie, strażnice przejazdowe).

**Kategoria 23** [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (remontów głównych) takich elementów infrastruktury drogowej jak:

- tory główne dodatkowe, dojazdowe i pozostałe,
- rozjazdy w torach głównych dodatkowych, dojazdowych i pozostałych,
- hamulce torowe i ich sterowanie,
- urządzenia na stacjach manewrowych, rozrządowych i ich sterowanie.

**Kategoria 24** [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów remontów bieżących i awaryjnych takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,
- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.

**Kategoria 24.1** [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] dotyczy kosztów utrzymania (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka) takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,
- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.



**Kategoria 25** [redacted] dotyczy kosztów remontów głównych takich elementów infrastruktury trakcyjnej jak:

- konstrukcja wsporcza wraz z posadowieniem,
- podwieszenie wraz z osprzętem,
- lina nośna wraz z izolatorem,
- przewody jezdne.

**Kategoria 26** [redacted] dotyczy kosztów pośrednich i obejmuje w szczególności:

- utrzymanie (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka) i remonty urządzeń radiotelefonicznych sieci stacyjnych,
- remonty bieżące i awaryjne oraz główne urządzeń stacyjnych,
- badania pomiarowe,
- usuwanie zbędnej roślinności,
- oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne oraz instalacje elektryczne,
- budynki zaplecza technicznego,
- remonty główne budynków związanych z ruchem kolejowym.

**Kategoria 27** [redacted] dotyczy takich kosztów pośrednich jak koszty remontów głównych peronów.

**Kategoria 28** [redacted] dotyczy kosztów utrzymania peronów w zakresie ich eksploatacji, konserwacji, diagnostyki oraz remontów bieżących.

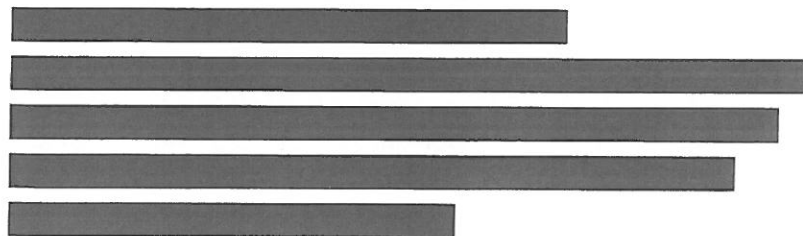
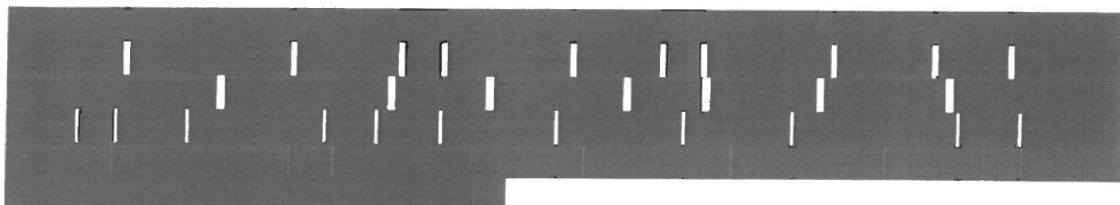
**Kategoria 29** [redacted] dotyczy utrzymania (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka) takich elementów urządzeń sterowania ruchem jak urządzenia stacyjne.

**Kategoria 30** [redacted] dotyczy kosztów prowadzenia ruchu pociągów obejmuje w szczególności koszty prowadzenia ruchu pociągów (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy).

Planowane koszty bezpośrednie w ramach rjp 2015/2016 – przedstawione we wniosku Zarządcy, będące podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, zostały wyznaczone – analogicznie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z wyłączeniem przeszacowania współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej – na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014), z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich w kosztach kwalifikowanych.

Mając na uwadze powyższe działania Zarządcy, świadczące o ujmowaniu w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów tylko kosztów bezpośrednich, przeindeksowanych jedynie wskaźnikiem inflacji, stwierdza się więc, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL.

Jednakże należy tutaj nadmienić, w ślad za informacją zawartą w Instrukcją kalkulacji stawek, że dla wymienionych poniżej pięciu usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zastosował indywidualną kalkulację.



Należy zaznaczyć, że zastosowaną przez Zarządcę indywidualną kalkulację dopuszczają bezpośrednie przepisy prawa unijnego. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub – jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących. Jednocześnie warto zauważyć pozytywne, pronijne, jak również prorynkowe działanie Zarządcy w kierunku zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez wykorzystywanie tych norm prawa, które okazują się korzystniejsze dla użytkowników zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Podsumowując, stosując się do przepisów i wytycznych, Zarządca ustalił koszty planowane dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów poprzez przeindeksowanie kosztów wykonanych w 2014 r. tylko wskaźnikami inflacji ustalonymi przez Ministra Finansów, w wyniku czego wzrost zaplanowanych w ramach rjp 2015/2016 mieści się w granicach wskaźników inflacji (3,5%). Powyższe znalazło również wyraz w odpowiedzi Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r.

Powyższe zasady, jak wspomniano powyżej, zgodnie z informacjami Zarządcy, również w odpowiedzi z 3 sierpnia 2015 r., nie obowiązują jednakże dla usług, których koszty rosną pomimo braku wzrostu wolumenu usług, dla których koniecznym było zastosowanie indywidualnej kalkulacji kosztów – co nie przeczy obowiązującym przepisom prawa.

## 1.2. Koszty przyjęte do kalkulacji

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, planowanych w ramach rjp 2015/2016 i kosztów bezpośrednich wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) oraz U planowanych kosztów bezpośrednich w planowanych kosztach całkowitych usług – przedstawiono w poniższej tabeli.

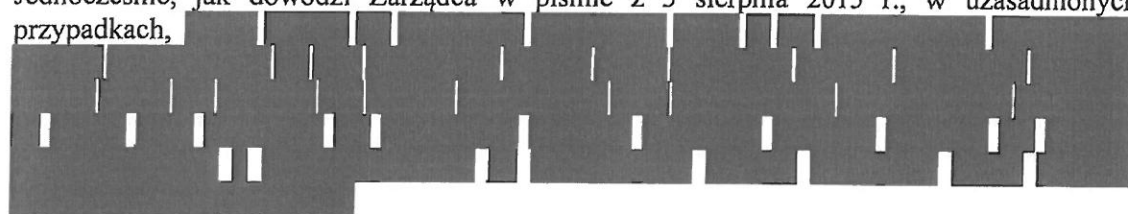
Lp	Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 r. [tys. zł]	Plan rjp 2015/2016 [tys. zł]	Zmiana Plan rjp 2015/2016/ Wykonanie 2014 r. [%]	U [%]
	Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w tym:	██████████	115 491,7	██████████	██████████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

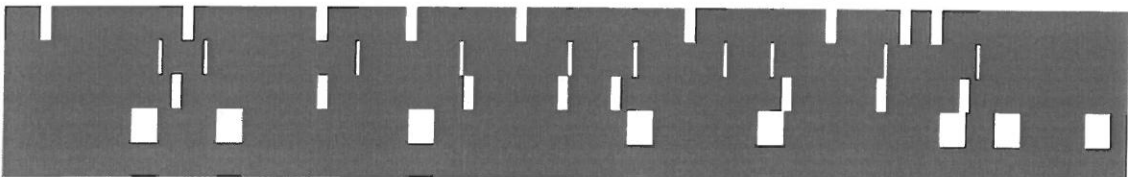
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	■	88,0	■	■
2	Dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:				
	▪ Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa	■	221,9	■	■
	▪ Dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych	■	63 165,3	■	■
	▪ Dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym:	■	1 171,3	■	■
	– lokomotyw luzem i szynobusów (plan)	■	204,5	■	
	– pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych (plan)	■	966,8	■	
3	Dostęp do terminali kolejowych, w tym:	■	4 043,7	■	■
	▪ pojazdów kolejowych luzem	■	711,8	■	
	▪ pociągów lub składów manewrowych	■	3 331,9	■	
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	■	19 322,3	■	■
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	■	6 237,2	■	■
6	Korzystanie z torów postojowych	■	15 963,9	■	■
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych przy rampach i placach ładunkowych	■	5 278,1	■	■
Razem: dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów		■	115 491,7	■	■

Powyższe oraz odpowiedź Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r., potwierdza, że kieruje się on, przede wszystkim zgodnością z zasadami określania opłat ustalonymi na podstawie rozporządzenia PL, jak również stabilizacją stawek za dostęp do urządzeń.

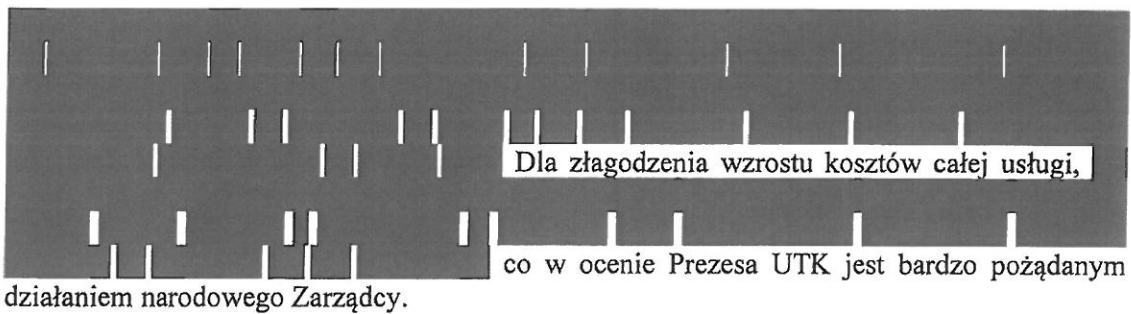
Jednocześnie, jak dowodzi Zarządca w piśmie z 3 sierpnia 2015 r., w uzasadnionych przypadkach,



Zastosowana indywidualna kalkulacja dla wybranych usług i wybranych kategorii kosztowych wpłynęła na obniżenie planowanych kosztów przyjętych w ramach rjp 2015/2016 w porównaniu do rjp 2014/2015.



/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /



Na wyjaśnienie zasługuje też usługa dostępu i korzystania ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa, przy której, zgodnie z odpowiedzią Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r., dokonano dodatkowej korekty kosztów, gdyż całkowite koszty jej wykonania zostały ujęte w 2014 r. Celowym było rozłożenie tych kosztów w czasie. Przyjęto więc założenie, że poniesione środki finansowe należy rozłożyć na 15 lat eksploatacji infrastruktury, zatem w Planie w ramach rjp 2015/2016 uwzględniono 1/15 wyżej wymienionych kosztów, od których ustalono następnie koszty bezpośrednie. Uzasadniając znaczące odchylenie planu na rjp 2015/2016 od wykonania 2014 r. w odpowiedzi z 3 sierpnia 2015 r. Zarządca podkreślił, że w kalkulacji nie uwzględniono kosztów poniesionych w 2014 r. z tytułu przejścia 15 pracowników z PKP Intercity S.A. do obsługi stacji – przyjmowania i wyprawiania pociągów.

Opisane powyżej prorynkowe działania Zarządcy, jak również wymagane prawem zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jako w części uzasadnionych – kosztów bezpośrednich – będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami – urealnionych wskaźnikami inflacji na lata 2015-2016 – należy uznać za zasadne w świetle oczekiwań użytkowników infrastruktury kolejowej narodowego Zarządcy i spełniające przesłanki § 7 ust. 18 rozporządzenia PL.

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

Planowana wielkość usług, w ramach rjp 2015/2016, została wyznaczona na podstawie wielkości usług w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) ustalonych z wykorzystaniem danych z systemu SAP o wielkości przychodów z poszczególnych usług oraz przy uwzględnieniu obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Taka praktyka znajduje potwierdzenie, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w przywołanym wcześniej art. 6 ust. 1 uor, dotyczącym ujmowania wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego. Z uwagi na brak normy prawnej regulującej przyjmowanie ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – zaproponowana przez Zarządcę metodyka określania ilości planowanych usług służy zbilansowaniu kosztów świadczenia usług dostępu do urządzeń i nie stoi w sprzeczności z prawem.





Analizując przy tym wykonanie wolumenu usług w ostatnich latach, w ślad za informacją Zarządcy z pisma z 3 sierpnia 2015 r. zauważa się, że [REDACTED].

Procentowe zmiany wielkości usług w kolejnych latach w stosunku do poprzedniego roku przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Procentowe zmiany wielkości usług			
		2014/2013	2013/2012	2012/2011	2011/2010
1	2	3	4	5	6
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo (km )	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2	Dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych (min. postoju do rjp 2012/2013, postoje od rjp 2013/2014)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
3	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa (wagon)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4	Dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich (km przejazdu), w tym:	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.1	<i>lokomotyw luzem i szynobusów</i>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4.2	<i>pozostałych pojazdów kolejowych z napędem i składy manewrowe</i>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
5	Dostęp do terminali kolejowych (km przejazdu), w tym:	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
5.1	<i>pojazdów kolejowych luzem</i>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
5.2	<i>pociągów lub składów manewrowych</i>	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
6	Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe (rozrządzony wagon)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
7	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów (pociąg)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

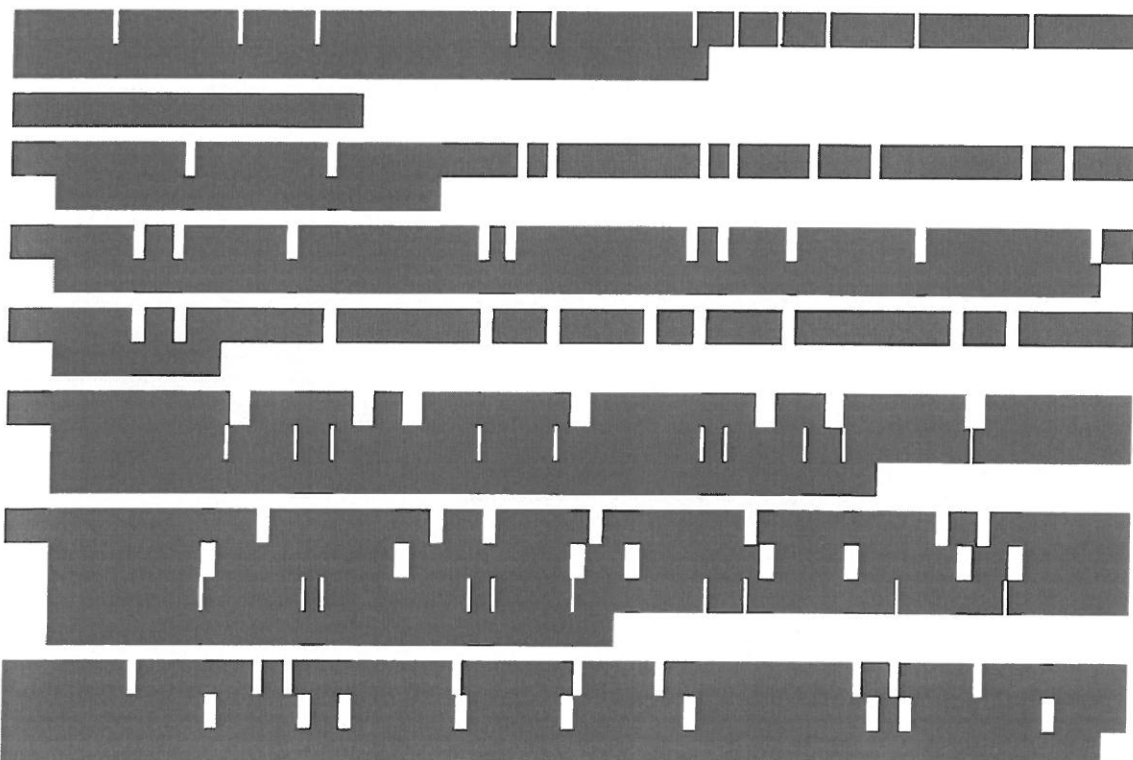
Strona 64 z 118

8	Korzystanie z torów postojowych (godz.)	█	█	█	█
9	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych (godz.)	█	█	█	

Dla porównania, przeanalizowano zmiany wolumenu wykonanych usług związanych z obsługą pociągów z wolumenem wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych latach i procentowe zmiany minimalnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do maksymalnej wielkości.

Wielkość i zmiany procentowe pracy eksploatacyjnej oraz ilości usług w ostatnich czterech latach przedstawia poniższa tabela.

Lp		Wykonana praca eksploatacyjna [mln pockm]							Zmiana Min/Max [%]
		2010	2011	2012	2013	2014	Min.	Max.	
1	Ruch pasażerski	█	█	█	█	█	█	█	█
2	Ruch towarowy	█	█	█	█	█	█	█	█
3	Razem	█	█	█	█	█	█	█	█



/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /



Zasady planowania wielkości usług, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, weryfikowane w kolejnych rozkładach jazdy pociągów obserwowanymi trendami ze względu na zmienność otoczenia i warunki wewnętrzne świadczą o elastycznym i prorynkowym podejściu Zarządcy przy ustalaniu wolumenu usług przyjmowanych do kalkulacji, a utrzymywanie w większości usług niewielkich różnic podobnie jak przy przyjmowaniu powiązanych z nimi kosztów jest korzystne dla przejrzystości i stabilizacji opłat za korzystanie z zarządzanej infrastruktury. Przy braku szczegółowych uregulowań dla planowania ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, stwierdza się, że zastosowany przez Zarządcę przejrzysty i szczegółowy system ustalania wolumenu usług będącego podstawą do kalkulacji stawek przysłuży się w sposób niedyskryminacyjny do kalkulacji stawek za wymienione powyżej usługi.

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

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, zostały skalkulowane podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w oparciu o koszty bezpośrednie związane z wykonywaniem przewozów pociągami oraz ilości usług określone na podstawie wykonania w 2014 r., z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian.

Kalkulacja stawek dla poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, uwzględniała zasady opisane poniżej.

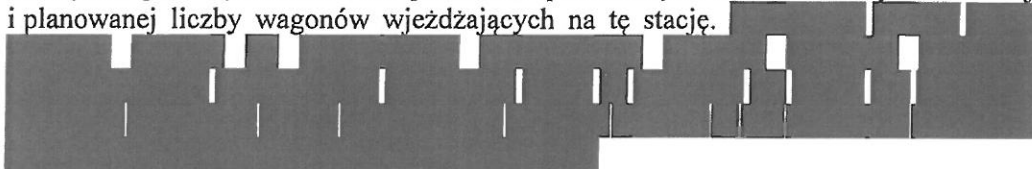
#### **1) Dostęp (dojazd) do urządzeń zaopatrzenia w paliwo**

Zarządca wskazał w Instrukcji kalkulacji stawek, że stacje paliw znajdują się na obszarach niebędących w jego zarządzie, a dojazd do tych stacji odbywa się po torach dojazdowych oraz torach stacyjnych. Stawka jednostkowa obliczana jest w oparciu o przyjęte planowane wielkości kosztów oraz długości przejazdów.

#### **2) Dostęp do korzystania ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:**

##### **a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa**

Zarządca nie świadczy usługi w zakresie dostępu do technicznych stacji pasażerskich, za wyjątkiem stacji Gdynia Postojowa. Stawka za dostęp i korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa jest wyznaczona na podstawie planowanych kosztów utrzymania stacji i planowanej liczby wagonów wjeżdżających na tę stację.



##### **b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych**

Przy kalkulacji stawki przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach



i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez Zarządcę. Szczegółowe zasady opisane są poniżej.

- c) dostęp do torów postojowych dla lokomotyw luzem, autobusów szynowych i składów pasażerskich

Stawka jednostkowa wyznaczona jest w oparciu o przyjęte wartości kosztów oraz planowane długości przejazdów dla lokomotyw luzem oraz dla składów pociągów towarowych;

- 3) Dostęp do terminali kolejowych

Stawka jednostkowa jest wyznaczana w oparciu o planowane wartości kosztów oraz planowane długości przejazdów dla lokomotyw luzem oraz dla składów pociągów towarowych.

- 4) Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe

Stawka wyznaczona jest na podstawie planowanych kosztów utrzymania stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe (pomniejszonych o planowane koszty torów wykorzystywanych poza procesem rozrządzania i zestawienia z wykorzystaniem górki rozrządowej np. do odstawiania taboru na postój) i planowanej liczby rozrządzanych wagonów.

- 5) Dostęp do torów i urządzeń formowania składów

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi oraz planowanej liczby zestawianych pociągów.

- 6) Korzystanie z torów postojowych

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi i planowanego czasu trwania zajętości torów.

- 7) Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi (koszty torów oraz koszty ramp i placów podczas zajmowania torów przy rampach i placach) i planowanego czasu zajętości torów wykorzystywanych do wykonywania czynności ładunkowych.

Porównanie planowanych kosztów bezpośrednich i planowanego wolumenu poszczególnych usług w ramach rjp 2015/2016 w porównaniu do rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015		Plan rjp 2015/2016		Zmiana rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015	
	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen
2	3	4	5	6	7	8
Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	98,0	100 000	88,0	88 000	89,84%	88,00%
Dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie	60 841,0	22 500 000	63 165,3	23 000 000	103,82%	102,22%

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 67 z 118

podróżnych						
Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa	313,6	50 500	221,9	40 000	70,75%	79,21%
Dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym:	1 198,2	558 000	1 171,3	485 000	97,75%	86,92%
<i>lokomotyw luzem i szynobusów</i>	202,7	218 000	204,5	215 000	100,89%	98,62%
<i>pozostałych pojazdów kolejowych z napędem i składy manewrowe</i>	995,5	340 000	966,7	270 000	97,11%	79,41%
Dostęp do terminali kolejowych, w tym:	4 651,3	1 220 000	4 043,7	1 160 000	86,94%	95,08%
<i>pojazdów kolejowych luzem</i>	748,8	720 000	711,8	670 000	95,06%	93,06%
<i>pociągów lub składów manewrowych</i>	3 902,5	500 000	3 331,9	490 000	85,38%	98,00%
Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	19 701,5	1 600 000	19 322,3	1 350 000	98,08%	84,38%
Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	7 040,4	114 000	6 237,2	95 000	88,59%	83,33%
Korzystanie z torów postojowych	16 260,0	14 000 000	15 963,9	14 000 000	98,18%	100,00%
Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	5 268,26	500 000	5 278,12	430 000	100,19%	86,00%

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, skalkulowane dla poszczególnych usług i zmiany tych stawek w stosunku do rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Nazwa usługi	Miernik usługi	Stawka jednostkowa rjp 2014/2015	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016	Zmiana [%]
Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km	0,98	1,00	+2,0
Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:				
▪ za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	6,21	5,55	-10,6
▪ za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych	postój	opisane odrębnie poniżej	opisane odrębnie poniżej	opisane odrębnie poniżej

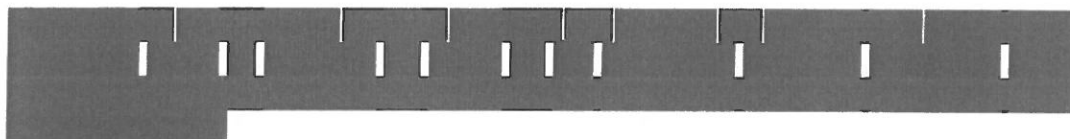
/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 68 z 118

▪ za dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym dla:				
- lokomotyw luzem i szynobusów	km	0,93	0,95	+2,2
- pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych	km	2,93	3,58	+22,2
Dostęp do terminali towarowych, w tym dla:				
▪ pojazdów kolejowych luzem	km	1,04	1,06	+1,9
▪ pociągów lub składów manewrowych	km	7,81	6,80	-12,9
Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe	wagon	12,31	14,31	+16,2
Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	pociąg	61,76	65,66	+6,3
Korzystanie z torów postojowych	godz.	1,16	1,14	-1,7
Korzystanie z torów do czynności ładunkowych	godz.	10,54	12,27	+16,4

Największe zmiany stawek na okres obowiązywania rjp 2015/2016 odnotowuje się dla poniższych usług.

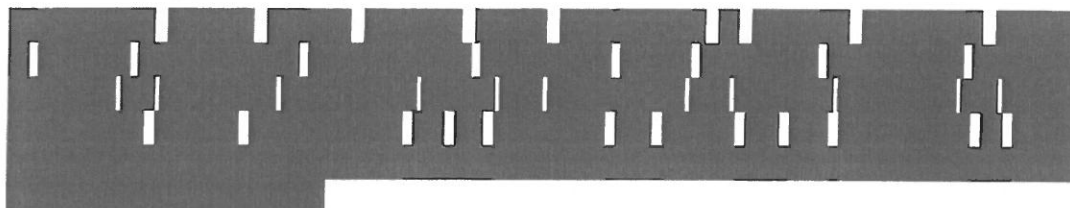
- Korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa: -10,6%;



- Dostęp do terminali kolejowych dla pociągów lub składów luzem: -12,9%;



- Dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich w tym pozostałe pojazdy kolejowe z napędem i składy manewrowe: +22,2%;




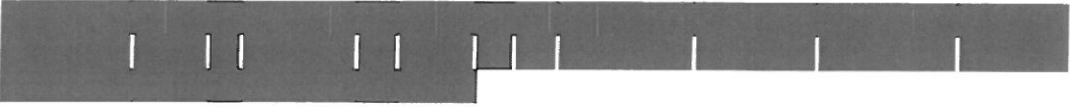
- Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe: +16,2%;

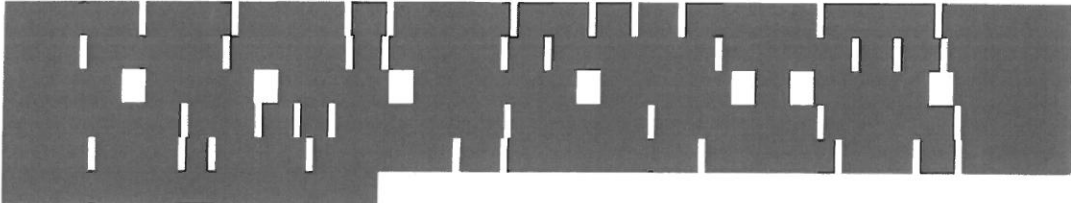


/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 69 z 118

- 
- Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów: + 6,3%;

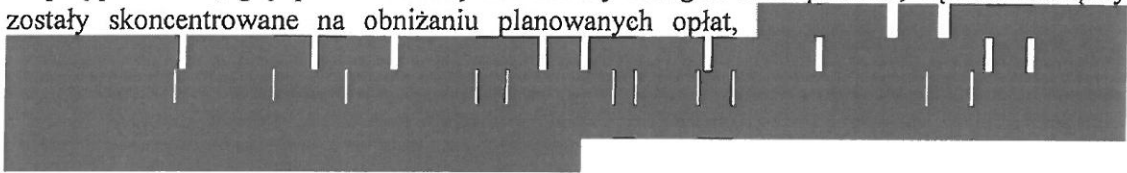
- 
- Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych: +16,4%.




Występujące przypadki niestabilnych zmian stawek jednostkowych powodowane są przede wszystkim uzasadnionymi powyżej zmianami wielkości wykonanych usług, które wpływają na zmiany planowanych wolumenów. Jednocześnie należy zauważyć, że największe wzrosty stawek wynikają z urealnienia ilości usług na rjp 2014/2015, zaplanowanych przy wyższym oczekiwaniu niż wyniknęło to potem z wykonania 2014 r. Urealnienie potrzeb odbiorców usług świadczy o elastyczności Zarządcy i jego dążeniu do zapewniania rzeczywistych warunków udostępniania zarządzanej infrastruktury związanej z obsługą pociągów.

Opisane powyżej zabiegi Zarządcy polegające na próbach dostosowania się w zmieniającym się otoczeniu gospodarczym do oczekiwań rynku, przekładających się na planowanie wolumenu usług i ustalanie powiązania kosztów związanych ze świadczeniem tych usług z zachowaniem zasad, opisanych wcześniej w niniejszej decyzji, w szczególności zasady przyczynowości kosztów, przejrzystości i spójności oraz stałości świadczą o staraniach Zarządcy – skutkujących określeniem opłat za dostęp do urządzeń na zarządzanej przez niego infrastrukturze kolejowej o narodowym znaczeniu – zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz polityką stabilizacji warunków handlowych korzystania z oferowanych usług.

W przypadku zaś, gdy pewne obszary nie zostały doregulowane prawnie, dążenia Zarządcy zostały skoncentrowane na obniżaniu planowanych opłat,



Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jedynie kosztów bezpośrednich  będących częścią kosztów całkowitych tej usługi, przy braku dofinansowania ze środków publicznych, a następnie przeszacowanie tych kosztów na podstawie ostatniego roku obrotowego (tak wykonanych jak i planowanych) tylko stosownymi wskaźnikami inflacji z uwzględnieniem jednakże aktualnych trendów – podobnie jak dla obecnie obowiązującego rjp 2014/2015 – również dla planowanego rjp 2015/2016 przyczyni się do przewidywalności i stabilizacji opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych, mającą szczególne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności tego rodzaju transportu w świetle polityki transportowej UE i świadczy o prorynkowej strategii Zarządcy infrastruktury kolejowej o ogólnopolskim zasięgu.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 70 z 118



### 3.1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych

Zarządca w ramach rjp 2015/2016 przyjął zasady wyznaczania stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów oraz za informowanie podróżnych (megafony, tablice informacyjne) opisane w Instrukcji kalkulacji stawek, w przypadkach, kiedy usługa informowania podróżnych będzie świadczona.

Przy kalkulacji stawki, zgodnie z informacją Zarządcy we wniosku, przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewoźców pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych lub wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez Zarządcę.

Każdemu peronowi przyporządkowano odpowiednią podkategorię według przyjętych założeń, szczegółowo opisanych w pkt 4.3. Instrukcji kalkulacji stawek. Wzięto przy tym pod uwagę nawierzchnię obiektu (stacji lub przystanku) i jej jakość oraz zadaszenie. Podkategoria obiektu jest określana średnią ważoną podkategorii peronów zaokrąglaną w dół, gdzie wagą jest dana kategoria.

Zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, każdemu peronowi przyporządkowana jest odpowiednia podkategoria według poniższych założeń:

- do podkategorii III zaliczono stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie,
- do podkategorii II zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię,
- do podkategorii I zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych kategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający.

Podkategoria, zależna od stanu technicznego nawierzchni peronu oraz ich wyposażenia korygowana jest stanem nawierzchni w następujący sposób:

- Stan dobry i dostateczny nie wpływa na zmianę podkategorii.  
W stanie dobrym obiekty są po kompleksowym remoncie, niewymagające na dzień sporządzania oceny interwencji naprawczych, poza stałą coroczną konserwacją, posiadające równą nawierzchnię.  
W stanie dostatecznym są obiekty, których stan techniczny, po przeprowadzeniu działań remontowych o niewielkim zakresie, spełni wymagania eksploatacyjne;
- Stan niezadowalający obniża podkategorię peronu do pierwszej (najniższej) kategorii.  
W stanie niezadowalającym są obiekty wymagające remontu wielu elementów konstrukcyjnych.

Do ustalenia stawek jednostkowych za informowanie podróżnych przyjęto założenia obejmujące:

- planowane koszty wygłaszania zapowiedzi megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej,
- planowane koszty dzierżawy i utrzymania urządzeń megafonowych i urządzeń informacji wizualnej,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 71 z 118

- strukturę danych o postojach zamówionych przez przewoźników według rjp 2014/2015,
- dane o wyposażeniu peronów oraz możliwości wygłaszania zapowiedzi według danych zweryfikowanych przez zakłady linii kolejowych.

Przy kalkulacji stawki przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze pociągów pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych lub wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez Zarządcę.

Zaplanowane koszty bezpośrednie oraz wolumen usług na rjp 2015/2016 w porównaniu do zaplanowanych na rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2014/2015		Plan rjp 2015/2016		Zmiana rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015	
	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen	Koszty bezpośrednie [tys. PLN]	Wolumen
Dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych	60 841,0	22 500 000	63 165,3	23 000 000	103,82%	102,22%

Do ustalenia stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków osobowych oraz za informowanie podróżnych, Zarządca przyjął planowane koszty bezpośrednie w wysokości 63 165,3 tys. zł, [REDAKTOWANE] oraz planowany wolumen usługi 23 000 tys. postojów, [REDAKTOWANE].

### 3.1.1. Stawka jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów (bez informowania podróżnych)

Stawki jednostkowe dla poszczególnych podkategorii peronów, bez uwzględnienia planowanych kosztów wygłaszania komunikatów megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej, zróżnicowano przy uwzględnieniu kosztów i struktury postojów przypadających na poszczególne podkategorie, zamówionych przez przewoźników na okres obowiązywania rjp 2015/2016.

Kalkulacja stawek za dostęp i korzystanie z peronów bez informowania podróżnych

Etap 1

Przypisanie kategorii stacjom i przystankom.

Obiekty na sieci kolejowej zostały skategoryzowane z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze pociągów pasażerskich w 5 kategorii:

Kat. A – największe stacje pasażerskie;

Kat. B – stacje i przystanki aglomeracyjne;

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 72 z 118

Kat. C – stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym;

Kat. D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym;

Kat. E – pozostałe stacje i przystanki.

Kryteria klasyfikacji stacji i przystanków:

- średniodobowa liczba pociągów w ciągu roku;
- dane uzyskane od przewoźników o liczbie pasażerów;
- potencjał demograficzny miejscowości;
- cele ruchu turystycznego i kultu religijnego;
- opinie przewoźników, organizatorów przewozów, zakładów linii kolejowych Zarządcy.

Etap 2

Przypisanie stanu nawierzchni peronów.

Do każdego peronu przypisywana jest informacja o stanie nawierzchni. Możliwe warianty to nawierzchnia dobra, dostateczna i niezadowalająca.

Etap 3

Przypisanie podkategorii peronom

Podkategoria obiektu jest średnią ważoną podkategorii peronów zaokrągloną w dół, gdzie wagą jest dana podkategoria. Dla przykładu, obiekt mający dwa perony podkategorii drugiej oraz jeden peron podkategorii trzeciej (najlepszej) otrzymuje następującą podkategorię:

$(2 * 2 + 1 * 3) / 3 = 2,333$  – czyli kategorię drugą.

Etap 4

Określany jest zbiór obiektów, które służą do zdefiniowania struktury postojów i kosztów, a następnie koszty oraz postoje korygowane są do wartości planowanych.

Do wyznaczenia stawek również używa się dwóch zestawów współczynników różnicujących stawki, jak poniżej.

Zestaw I:

Postoje oraz koszty, tylko w ujęciu podkategorii – sumuje się. Następnie ustala się iloraz kosztów i postojów dla każdej podkategorii. Wyznacza się współczynnik przy założeniu, że iloraz kosztów i postojów dla podkategorii II i III dzieli się przez wynik podkategorii I (współczynnik dla podkategorii I = 1).

Uzyskane wyniki są analizowane w aspekcie wysokości stawek dla poszczególnych podkategorii, przy czym zakłada się, że stawki rosną w danej kategorii stacji i przystanków osobowych (A-E) wraz ze wzrostem podkategorii (lepsze wyposażenie i stan nawierzchni peronów). W przypadku niespełnienia powyższego założenia, przyjmowane są współczynniki ustalone do ostatnich zatwierdzonych stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów.

Zestaw II:

Współczynniki różnicujące stawki za dostęp i korzystanie z peronów wyznacza się na podstawie średnich wysokości współczynników (koszty/postoje) ustalonych na podstawie poprzednich okresów rozliczeniowych dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków. Dla rjp 2015/2016 uwzględnia się 3 poprzednie okresy rozliczeniowe.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 73 z 118

## Etap 5

### Obliczanie stawek za dostęp i korzystanie z peronów

Tworzone są tablice, gdzie kolumnami są kategorie a wierszami podkategorie. Pierwsza tablica zawiera liczbę postojów, kolejno druga i trzecia odpowiednio ułożone współczynniki, opisane powyżej w pkt 4. W dalszej części tworzy się tablice, która jest wynikiem mnożenia trzech powyższych tablic. Wartości tablicy po przemnożeniu są sumowane. Przez otrzymaną wartość dzieli się planowane koszty. Otrzymany wynik mnoży się przez tablice ze współczynnikami. W wyniku otrzymujemy tablicę ze stawkami za dostęp do peronów dla każdej kombinacji kategorii i podkategorii.

Stawki jednostkowe opłaty za dostęp i korzystanie z peronów bez informowania podróżnych w ramach rjp 2015/2016 oraz zmiany ich wysokości w porównaniu do obowiązujących w ramach rjp 2014/2015, przedstawia poniższa tabela.

Kategoria stacji i przystanków	Stawki dla podkategorii stacji i przystanków [zł/postój]			Zmiana rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015 [%]		
	I	II	III	I	II	III
Stacje i przystanki aglomeracyjne Kat. B	0,72	0,88	1,37	-4,0	-4,3	-4,2
Pozostałe stacje i przystanki Kat. E	0,93	1,13	1,76	-1,1	-1,7	-1,7
Stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym Kat. D	1,21	1,47	2,30	+1,7	+2,1	+2,2
Stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym Kat. C	1,96	2,39	3,73	-13,3	-13,1	-13,3
Największe stacje pasażerskie Kat. A	2,60	3,16	4,93	-22,2	-22,4	-22,4

Powyższa tabela wskazuje na spadek wysokości stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii i podkategorii stacji i przystanków osobowych w przypadku niemal wszystkich kategorii stacji i przystanków z wyłączeniem stacji i przystanków o znaczeniu lokalnym (Kat. D), gdzie stawki wzrastają, jednakże, poniżej planowanego wskaźnika inflacji na 2016 r. (2,3%). Takie obniżenie stawek za dostęp i korzystanie z peronów, dopełniające usługę minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej świadczoną przy realizacji przewozów pasażerskich znajduje uznanie Prezesa UTK za podejmowanie działań stymulujących rozwój przewozów kolejowych osób, realizowanego również w ramach usług publicznych.

### 3.1.2. Stawka jednostkowa za informowanie podróżnych

Przy kalkulacji stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, jak wskazano wcześniej, przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 74 z 118



z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych lub wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez Zarządcę.

Kalkulacja stawek za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych

#### Etap 1

Przyporządkowanie obiektów do grupy

Stacje i przystanki osobowe Zarządcą, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, podzielili na 3 grupy:

- 1) obiekty, na których nie będzie prowadzone zapowiadanie pociągów,
- 2) obiekty, na których będą wygłaszane komunikaty megafonowe,
- 3) obiekty, na których będą wprowadzone dane do urządzeń informacji wizualnej.

Wyznaczenie stawki dla grupy drugiej i trzeciej odbywa się w identyczny sposób.

#### Etap 2

Ustalenie danych do obliczania stawek

Do wyznaczenia stawek, podobnie jak dla dostępu i korzystania z peronów, używa się dwóch zestawów współczynników różnicujących stawki. Jeden (trzeci zestaw) dotyczy tych obiektów, na których wygłaszane będą komunikaty megafonowe, a drugi (czwarty zestaw) tych obiektów, na których będą wprowadzane dane do urządzeń informacji wizualnej. Obydwa zestawy współczynników wyznacza się tak samo, jak w przypadku drugiego współczynnika przy dostępie i korzystaniu z peronów, z tą różnicą, że zarówno koszty jak i postoje dotyczą jedynie tych obiektów dla których prowadzona będzie usługa informowania podróżnych.

Wyznaczone współczynniki (koszty informowania/postoje) służą do zróżnicowania stawek za zapowiadanie pociągów w poszczególnych kategoriach stacji i przystanków (A-E).

#### Etap 3

Obliczanie stawek za informowanie podróżnych

Tworzone są jednowierszowe tablice, gdzie kolumnami są kategorie. Pierwsza tablica zawiera liczbę postojów, druga współczynniki, o których mowa wyżej. Następnie tworzy się tablicę, która jest wynikiem mnożenia powyższych tablic. Wartości tablicy, po przemnożeniu są sumowane. Przez otrzymaną wartość dzieli się koszty planowane. Otrzymany wynik odpowiednio mnoży się przez tablice ze współczynnikami. W wyniku otrzymujemy tablicę ze stawkami za informowanie podróżnych dla każdej kategorii.

Ostatnim krokiem jest przygotowanie wykazu obiektów z przypisanymi stawkami w zależności od kategorii, podkategorii oraz sposobu informowania.

Stawki jednostkowe za informowanie podróżnych w ramach rjp 2015/2016 oraz ich zmiany w porównaniu do rjp 2014/2015 przedstawia poniższa tabela.

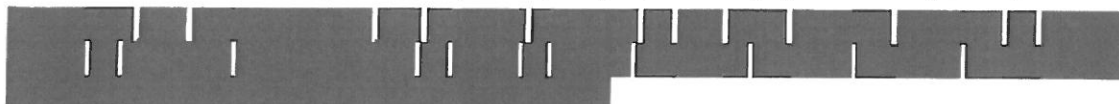
Rodzaj usługi dotyczącej informowania podróżnych	Stawka jednostkowa rjp 2014/2015 [zł/postój]	Kategoria obiektu	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016 [zł/postój]	Zmiana rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015 [%]
--	--	-------------------	--	---

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 75 z 118

Wygłaszanie komunikatów megafonowych	1,21	Kat. B	1,20	-0,83%
		Kat. E	0,77	-36,36%
		Kat. D	0,87	-28,10%
		Kat. C	2,39	97,52%
		Kat. A	4,03	233,06%
Wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	1,39	Kat. B	1,36	-2,16%
		Kat. E	0,88	-36,69%
		Kat. D	0,98	-29,50%
		Kat. C	2,83	103,60%
		Kat. A	4,53	225,90%

Wzrost stawek jednostkowych za informowanie podróżnych, polegające na wygłaszaniu komunikatów megafonowych oraz obsługę urządzeń informacji wizualnej odnotowują stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (Kat. C) i największe stacje pasażerskie (Kat. A).



Warto zauważyć, że stacje i przystanki wymienionych kategorii znajdują się przy liniach kolejowych dużych prędkości, dla których Zarządca musi zachować wysoką jakość infrastruktury. Tak więc, stawki za korzystanie z dostępu i korzystania z peronów oraz informowanie podróżnych, przy wykorzystaniu wyższych technologii, zależą od kosztów niezbędnych na utrzymanie infrastruktury, które są istotnie powiązane ze standardem oferowanym przewoźnikom. *Naturalną konsekwencją podniesienia jakości infrastruktury jest bowiem podniesienie opłat za korzystanie z niej.* (tak: Podsekretarz Stanu w MIR, 17 kwietnia 2015 r.). Wyraźny spadek stawek dla stacji i przystanków charakteryzujących się niższym stanem technicznym (przy założeniu, że są one wyposażone w stosowne urządzenia) przy wyraźnym ich wzroście dla stacji i przystanków o znaczeniu regionalnym oraz dla największych stacji kolejowych ma swoje uzasadnienie ekonomiczne i stwarza szanse zrównoważonego rozwoju przewozów kolejowych osób.

Szczegółowa analiza projektu pozwala stwierdzić, że przedłożone do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wraz z ich kalkulacją, spójną dla opisów zawartych we wniosku Zarządcy i w załączonych do niego Zasadach kalkulacji stawek jak również z Instrukcją kalkulacji stawek – zostały przedłożone i skalkulowane prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie ich zatwierdzenia.

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 wraz z kalkulacją ich wysokości w ramach rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 przywołanej ustawy.

## B. OPŁATY DODATKOWE

Prezes UTK, kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, zweryfikował przedłożony przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016 projekt opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym wraz z kalkulacją ich wysokości.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia PL nakłada na Zarządcę obowiązek określenia opłat dodatkowych, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL, 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%.

Szczegółowe informacje na temat zastosowanej metodologii kalkulacji stawek oraz kosztów przyporządkowanych do danej usługi dodatkowej oraz metodologia ustalania opłat zostały zamieszczone we wniosku Zarządcy oraz w pkt 5 Instrukcji kalkulacji stawek.

Zarządca określił, w ramach rjp 2015/2016, opłaty dodatkowe (art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym), dla usług wymienionych w cz. II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, a które zostały zdefiniowane w § 24 Regulaminu.

Opłaty dodatkowe, zgodnie z wnioskiem Zarządcy, zostały skalkulowane według indywidualnej kalkulacji, zapewniającej pełne pokrycie kosztów, które są planowane do poniesienia przy zapewnieniu przewidywanego zakresu usług.

Opłaty dodatkowe określone zostały w sposób zapewniający pokrycie pełnych planowanych kosztów świadczonych usług, z uwzględnieniem marży zysku w wysokości 10%, co potwierdza zapis § 26 ust. 16 Regulaminu.

Planowana wielkość usług została wyznaczona, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek na podstawie wielkości usług w ostatnim zakończonym roku ustalonych z wykorzystaniem danych z systemu SAP o wielkości przychodów z poszczególnych usług oraz przy uwzględnieniu obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Dane dotyczące pracochłonności i materiałochłonności poszczególnych usług dodatkowych określone zostały na podstawie informacji uzyskanych z właściwych lub reprezentatywnych komórek Zarządcy realizujących dana usługę (ekspozytury i komórki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy, komórki zakładów linii kolejowych, komórki Centrali Zarządcy).

Mierniki usług dodatkowych pozostawiono takie same jakie były przyjęte w ramach rjp 2014/2015.

Ilości planowanych usług dodatkowych oraz kosztów ich świadczenia w ramach rjp 2015/2016 przedstawia poniższa tabela.

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Ilość usług [szt.]	Koszt [tys. zł]	Opłata rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do rjp 2014/2015
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:					

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 77 z 118

	1. opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:					
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	opracow.	6 300	513,5	81,51	-5,2
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	opracow.	1 350	708,6	524,92	-1,8
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	opracow.	100	132,5	1 325,34	-1,5
	2. czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków	godz.	11 500	360,4	31,34	-9,6
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 23 ust. 1	godz.	200	10,7	53,65	+1,5

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 78 z 118



	Regulaminu*)					
3	Opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągu	pockm	75 000 0000	19 151,1	0,26	0,0
4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	strona	300	1,5	4,92	-1,5

\*) Regulamin

#### Kalkulacja stawek jednostkowych

Dla usług oznaczonych w powyższej tabeli, poz. 1.1 lit. a – c, przeprowadzona została na podstawie oszacowanej pracochłonności niezbędnej do określenia warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, natomiast dla usługi oznaczonej w tabeli poz. 1.2 związanej z udziałem pracowników Zarządcy przy przejeździe pociągu stawki są kalkulowane na podstawie planowanej średniej stawki godzinowej (wraz z narzutami) zaszeregowania pracowników zespołu konserwacji i diagnostyki torów i rozjazdów oraz budynków i podtorza.

Stawkę usługi polegającej na dostarczeniu uzupełniających informacji o przejeździe pociągu wyznaczono na podstawie planowanego kosztu 1 osobogodziny dyspozytora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Stawka za opracowanie indywidualnego rozkładu jazdy pociągów wyznaczona została na podstawie planowanych kosztów stanowisk pracy konstruktorów opracowujących rozkłady jazdy oraz planowanej długości tras pociągów, dla których będą opracowywane rozkłady jazdy.

Stawka jednostkowa opłaty za usługę udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony Zarządcy, wyznaczona została na bazie kosztów dodatkowych (opracowanie materiałów źródłowych, koszty zużycia urządzeń do wykonywania kserokopii, papieru) związanych z wykonaniem jednej strony kserokopii.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL 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 spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia PL.

#### **ODNIESIENIE SIĘ PREZESA UTK DO UWAG STRON POSTĘPOWANIA I UCZESTNIKÓW RYNKU KOLEJOWEGO**

Z zaproszenia Prezesa UTK do wyrażenia swoich uwag i oczekiwań wobec proponowanych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury, jak co roku, skorzystało wielu przewoźników kolejowych i organizacji społecznych reprezentujących tych przewoźników, występujących jako uczestnicy rynku kolejowego, jak również w charakterze Stron postępowania. Odnosząc się kolejno do przedstawionych opinii i oczekiwań wobec projektu stawek przedłożonych Prezesowi UTK do zatwierdzenia w ramach rjp 2015/2016, informuje się jak następuje:

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 79 z 118

## 1. Niezastosowanie się Zarządcy do postanowień wyroku TSUE skutkujące wysokim poziomem stawek w Polsce w porównaniu do krajów UE

Odnosząc się do postanowień wyroku TSUE, które zdaniem Pro Kolej, RBF, ZNPK i CZT, nie znalazły zastosowania w postaci obniżenia w stawkach jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przedłożonych przez Zarządcę do zatwierdzenia, należy przede wszystkim wskazać, że Zarządca oparł swój sposób określania stawek na rozporządzeniu PL, które, wydane po ogłoszeniu wyroku TSUE, zawiera następującą informację:

*Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).*

Rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 35 ustawy o transporcie kolejowym i zastępuje dotychczas obowiązujące w tym zakresie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274).

Postanowienia wyroku TSUE dotyczyły niestosowania się Rzeczypospolitej Polskiej do zasad określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z tym wyrokiem: „*Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.*”. Jednocześnie, w przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wyroku TSUE wskazano, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie TSUE, przywołana dyrektywa nie zawiera jednakże żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

Należy tu jednakże zauważyć, jak wskazano powyżej, że od czerwca 2014 r. – sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest szczegółowo uregulowany przepisami rozporządzenia PL. Polskie prawo zostało dostosowane do przepisów unijnych w zakresie pobierania od przewoźników opłat za dostęp

do infrastruktury kolejowej. Zatem postanowienia wyroku TSUE zostały zrealizowane poprzez wydanie nowego rozporządzenia - rozporządzenia PL.

Warto też zauważyć, że w wyroku TSUE, Komisja Europejska zezwoliła na pewną dowolność w sposobie określania kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, jako że żadne państwo nie wypracowało definicji takich kosztów, a zadanie sprecyzowania ich uznano wtedy za bardzo skomplikowane. Tym bardziej należy pochwalić Zarządcę za indywidualną próbę podejścia do tak trudnej sfery ekonomicznej jaką było ustalenie kosztów bezpośrednio ponoszonych dla udostępnianej przez niego infrastruktury kolejowej o ogólnopolskim zasięgu, przejawiającą się, zgodnie z intencją Prezesa UTK, sporządzeniem instrukcji kalkulacji stawek. Instrukcja ta, po przebadaniu przez niezależnych ekspertów została oceniona pod względem prawnym i ekonomicznym jako zgodna z przepisami prawa krajowego przy uwzględnieniu dyrektywy 2012/34, jak też postanowień wyroku TSUE.

Zatem, określenie stawek jednostkowych opłat – w przypadku zgodności z rozporządzeniem PL – nie może nie odzwierciedlać wykonania postanowień wyroku TSUE. W przeciwnym razie oznaczałoby to przede wszystkim niewywiązanie z przywołanych postanowień polskiego ustawodawcy, pomimo że w wydanym rozporządzeniu PL znajduje się zapis, że stanowi ono implementację dyrektywy 2012/34, na której opierał się wyrok TSUE.

Nie znajdują więc uzasadnienia żądania kierowane do Prezesa UTK przez wymienione organizacje społeczne reprezentujące przewoźników kolejowych co do weryfikacji zgodności kalkulacji przedłożonych przez Zarządcę stawek z postanowieniami wyroku TSUE, jako że przepisy rozporządzenia PL, w szczególności § 7 ust. 6, jednoznacznie określają koszty, które mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Powyższe przekłada się również na uzasadnienie stanowiska Prezesa UTK do sposobu kalkulacji stawek przedłożonych przez Zarządcę we wniosku, w tym przyjętych do kalkulacji kosztów, mimo zarzutów IGTL, wyrażonych wnioskiem z 20 października 2015 r. IGTL kwestionuje bowiem oparcie kalkulacji stawek przez Zarządcę na podstawie przepisów prawa, w tym przywołanych wyżej przepisów, § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, które jednoznacznie określają koszty, które mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i są wyrazem regulacji, które, jak wskazano w tym rozporządzeniu, „*wdrażają postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32)*”. Oparcie przez Zarządcę kalkulacji stawek na podstawie obowiązujących przepisów prawa w zakresie zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym przyjmowanych do kalkulacji kosztów, których zasady są jednoznacznie i jasno określone w tym prawie, nie może stanowić o naruszenia tego prawa przez Zarządcę w zakresie wywiązywania się w obowiązku narzuconego art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącym o określaniu stawek przez zarządcę infrastruktury kolejowej według reguł ściśle określonych prawem.

Zarządca nie był zatem obowiązany, przedkładać innych dowodów w sprawie, jak tych wymaganych obowiązującym w tym zakresie prawem. Ani przepisy ustawy o transporcie kolejowym, ani rozporządzenia PL nie wymagają przedstawiania we wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dokumentów, które wskazane są we wniosku IGTL z 20 października 2015 r., w szczególności Planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34, wskazanej przez IGTL. Przepis ten wskazuje bowiem, że zarządca infrastruktury opracowuje plan biznesowy, zawierający

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 81 z 118

programy inwestycyjne i finansowe, zapewniając przy tym prawo wglądu znanym wnioskodawcom oraz na ich żądanie potencjalnym wnioskodawcom do odpowiednich informacji oraz możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego, w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury kolejowej, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego zatwierdzeniem przez zarządcę tego planu.

Prezes UTK w całości przychylił się do zasady optymalizacji kosztów przez Zarządcę i swoimi działaniami w ostatnich latach, w zgodzie z nadanymi mu uprawnieniami, stale dążył do spełnienia tej podstawy polityki zarządzania infrastrukturą kolejową, co zostało po krótko opisane w niniejszej decyzji. Dla realizacji polityki obniżania kosztów i transparentności opłat za korzystanie z infrastruktury narodowego zarządcy, mając na względzie interes publiczny i rozwój rynku kolejowego w Polsce, na potrzeby postępowań w sprawie zatwierdzania stawek jednostkowych za korzystanie z narodowej infrastruktury kolejowej Zarządcy opracowywane są, począwszy od rjp 2012/2013, instrukcje kalkulacji stawek, pozytywnie oceniane przez biegłych rewidentów i kancelarie prawne zajmujące się systemem opłat do infrastruktury kolejowej, plany restrukturyzacyjne Zarządcy przy każdorazowym czynnym i aktywnym uczestnictwie podmiotów rynku kolejowego.

Mając na uwadze weryfikację zgodności informacji finansowych z danymi źródłowymi, dla stwierdzenia, której brak zarzuca IGTL w piśmie z 20 października 2015 r., przy badaniu zasadności wysokości stawek przedkładanych przez Zarządcę, sporządzane były, także w przypadku niniejszego postępowania, raporty i opinie biegłych rewidentów, badających dogłębnie sposób kalkulacji stawek na podstawie informacji oraz instrukcji kalkulacji stawek przedkładanych przez Zarządcę na okoliczność zatwierdzania przez Prezesa UTK stawek jednostkowych opłat, na co również wskazuje IGTL w swoim wniosku z 20 października 2015 r. W ślad za Raportem KPMG, włączonym do materiału dowodowego i udostępnionego do wglądu Stron tego postępowania, uzyskane przez KPMG dowody stanowią podstawę do wyrażenia opinii, że badane stawki Zarządcy są skalkulowane zgodnie z obowiązującym prawem, a ich wysokość jest zasadna. Zarzut IGTL dotyczący braku weryfikacji danych finansowych z danymi źródłowymi uznaje się za bezzasadny.

Ponadto należy pamiętać, że wykonanie kosztów za 2014 r., będących podstawą do ustalenia kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek wynika z danych finansowych Zarządcy, zawartych w sprawozdaniu finansowym, corocznie badanym przez biegłego rewidenta i składanym do Krajowego Rejestru Sądowego, co potwierdza, zgodnie z art. 65 ust. 1 i 2 uor, stosowanie się przez Zarządcę do jego polityki rachunkowości, spójnej z planem biznesowym.

Przywołane powyżej przepisy ustawy stanowią, że celem badania sprawozdania finansowego jest wyrażenie przez biegłego rewidenta opinii wraz z raportem o tym, czy sprawozdanie finansowe jest zgodne z zastosowanymi zasadami (polityką) rachunkowości oraz czy rzetelnie i jasno przedstawia sytuację majątkową i finansową, jak też wynik finansowy badanej jednostki. Opinia biegłego rewidenta powinna w szczególności stwierdzać, czy badane sprawozdanie finansowe zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, zgodnie z określonymi ustawą zasadami rachunkowości, do których odwołuje się również Zarządca we wniosku i co zostało uwzględnione w niniejszej decyzji. Powyższe Prezes UTK wziął pod uwagę, czemu dał wyraz w uzasadnieniu niniejszej decyzji i co stanowi odpowiedź na pytanie IGTL zadane we wniosku z 20 października 2015 r.

W kwestii wyłączenia rekompensat otrzymywanych przez Zarządcę z bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek z tytułu utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych oraz dróg równoległych, o których mowa we wniosku Zarządcy wyjaśnia się, że zgodnie z informacjami zawartymi w Instrukcji kalkulacji stawek, włączonej do niniejszego

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 82 z 118



postępowania i udostępnionej IGTL do wglądu podczas przeglądania akt sprawy, Zarządca wskazał, m.in. na stronie 15, uwzględnienie korekty (50 %) kosztów przejazdów kolejowo-drogowych.

Szczegółowe, jasne i sprecyzowane formuły opisu kategorii finansowych i kosztów bezpośrednich, uwzględnianych w kalkulacji stawek są przedstawione przez j Zarządcę, czemu daje wyraz materiał włączony do akt niniejszego postępowania, , o czym mowa również w niniejszej decyzji. Nie jest więc absolutnie zasadne formułowanie zarzutów w tej kwestii przez IGTL we wniosku z 20 października 2015 r.

W swoim piśmie z 20 października 2015 r. IGTL wskazuje również na brak jasnego i stałego mechanizmu prognozowania pracy eksploatacyjnej. Odnosząc się do powyższego, należy przypomnieć, że prognozowanie pracy eksploatacyjnej nie jest uregulowane prawem, również prawodawstwo unijne: dyrektywa 2012/34 oraz nowe rozporządzenie UE daje dowolność zarządom infrastruktury kolejowej w zakresie sposobu określania stawek. Ma to odbicie w art. 9 rozporządzenia UE do bezpośredniego stosowania, który stanowi, że Zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r. Prezes UTK popiera natomiast metodykę prognozowania pracy eksploatacyjnej, polegającą na jej planowaniu na podstawie okresu tożsamego z przyjmowanymi kosztami, co odzwierciedla stosowanie uzasadnionych prawem zasad, tu art. 6 uor i wskazuje na ich jasność i stałość stosowania w kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządcy zarówno Zarządcy na najbliższy, jak i następne rozkłady jazdy pociągów. Prezes UTK nie popiera zatem zarzutu IGTL w tej kwestii, wyrażonego we wniosku IGTL z 20 października 2015 r.

Jednocześnie, odnosząc się do zarzutu IGTL, zawartego w piśmie z 20 października 2015 r., dotyczącego braku informacji, czy Zarządca podjął decyzję o stopniowym wdrażaniu rozporządzenia UE, Prezes UTK uznaje go za niezasadny, jako, że w aktach postępowania, które były, zgodnie z uprawnieniami stron postępowania, udostępnione na życzenie IGTL do wglądu, znajduje się oświadczenie Zarządcy z 29 lipca 2015 r. Nr IUS3-3610-13/15 w przedmiotowej kwestii.

Jednocześnie należy pamiętać, że Prezes UTK, jako organ administracji publicznej, z mocy art. 7 k.p.a., zobowiązany jest przede wszystkim do przestrzegania praworządności i działania w granicach prawa. Stwierdza się, że zbadany materiał dowodowy sprawy wypełnia obowiązujące w jej zakresie przepisy prawa. Powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia przedłożonych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej jako określonych zgodnie z obowiązującym prawem.

Trzeba przy tym zauważyć, że działania Zarządcy przy określaniu stawek już od rjp 2013/2014, tak i dla najbliższego rozkładu jazdy pociągów wplatają się również w przesłanki rozporządzenia UE w kwestii kwalifikacji kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Pamiętać też należy, że dla osiągnięcia rezultatów dyrektywy 2012/34 w zakresie kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek, już w decyzji Prezesa UTK z 16 kwietnia 2013 r., wskazana została prounijna wykładnia przepisów tej dyrektywy, która znalazła odzwierciedlenie w wydanym 5 czerwca 2014 r. rozporządzeniu PL, w szczególności w zakresie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przyjmowanych do kalkulacji stawek. Powyższe zostało potwierdzone przez Sąd Okręgowy w Warszawie, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów przed którym toczyło się

postępowanie z odwołania ZNPK od decyzji zatwierdzającej stawki przedłożone przez Zarządcę w ramach rjp 2013/2014, uwzględniające postanowienia wyroku TSUE. Sąd w wyroku z 25 czerwca 2015 r. syg. akt XVII AmK 2/14 stwierdził, że Zarządca określając stawki kierował się zasadami określonymi w art. 33 ust.2-5 ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisami rozporządzenia, aktualnymi dla okresu określania stawek, mając również na uwadze postanowienia wyroku TSUE oraz decyzji Prezesa UTK z 16 kwietnia 2013 r., odmawiającej zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat na rjp 2013/2014.

Obecnie przedłożone stawki spełniają przesłanki rozporządzenia PL, implementującego z założenia dyrektywę 2012/34, stąd nie mogą być niezgodne z przesłankami dyrektywy 2012/34, a tym samym z postanowieniami wyroku TSUE.

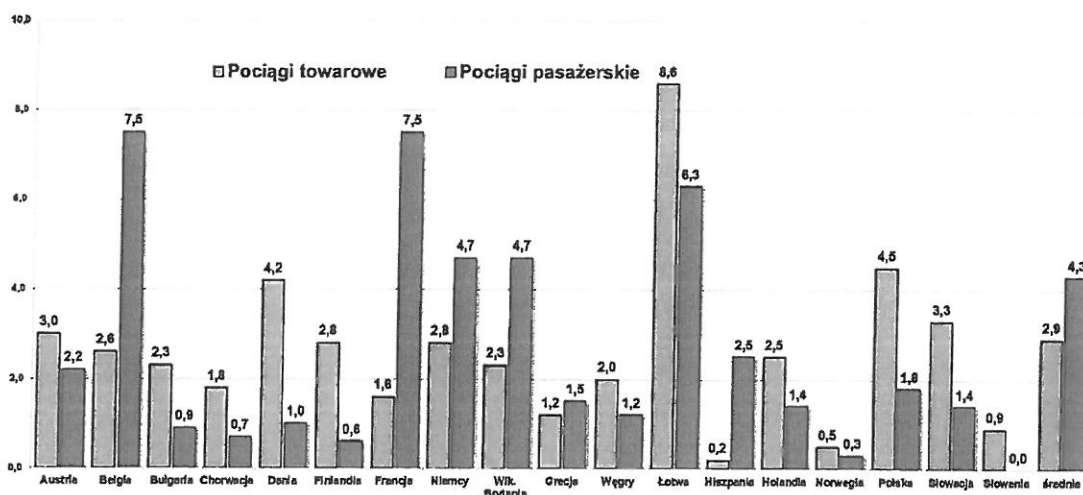
Jednakże, jak podkreślają wyżej wymienione Strony postępowania reprezentujące przewoźników kolejowych, w szczególności ZNPK, ciągłe niewywiązanie się Zarządcy z postanowień wyroku TSUE powoduje, że stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządcy wciąż należą do najwyższych w Europie co powoduje nierówne warunki konkurencyjności z transportem drogowym.

Zaś w opinii Pro Kolej, wstępna analiza projektu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wskazuje, że nie podjęto kroków na rzecz obniżenia opłat i wprowadzenia dalszych etapów implementacji wyroku TSUE.

W rezultacie stawki opłat za dostęp do infrastruktury po raz kolejny rosną. Podstawowe wskaźniki ekonomiczne dla przedłożonego projektu stawek wskazują na znaczne rozbieżności między wysokością przedłożonych stawek, a praktyką innych europejskich zarządców infrastruktury, którzy mają znacznie większe doświadczenie w implementacji regulacji wspólnotowych. Kluczowy w tym zakresie udział bazy kosztowej przypisanej do kalkulacji stawek za dostęp do infrastruktury Zarządcy, zamiast 30%, sięga połowy łącznych kosztów Zarządcy i wartość ta ilustruje dobitnie dystans między ekonomią przedmiotowego projektu, a standardami przyjmowanymi w analogicznych przedsiębiorstwach i praktyce innych państw europejskich.

Nie jest absolutnie prawdą, jakoby stawki rosły na skutek nieprawidłowej kalkulacji Zarządcy.

Poniżej przedstawiono średni przychód z opłat za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych i pasażerskich w 2013 r. (w Euro za pockm). Przychód ten został podzielony na segment towarowy i pasażerski i obliczony w następujący sposób: przychody z opłat za dostęp zostały podzielone przez liczbę pockm wykonaną przez każdy segment w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych IRG-Rail/

Zróżnicowany poziom średnich stawek sieciowych w poszczególnych państwach UE, przedstawiony na powyższym wykresie wskazuje na to, że nie można mówić o istnieniu standardów przyjmowanych w analogicznych przedsiębiorstwach i jednolitych praktykach innych krajów europejskich. Nawet pełne wdrożenie rozporządzenia UE nie spowoduje wyrównania poziomu opłat w państwach UE.

Wykres średnich stawek sieciowych stosowanych w państwach członkowskich UE nie potwierdza zarzutu Pro Kolej dotyczącego znacznych rozbieżności między wysokością przedłożonych stawek a praktyką innych europejskich zarządców infrastruktury. Pro Kolej uznała po swojej pierwszej weryfikacji, że przedłożony projekt wydaje się niezgodny z zasadami kalkulacji stawek określonymi wymogami prawa i orzecznictwa oraz obowiązkami nałożonymi poprzednimi decyzjami Prezesa UTK i nie może być przyjęty przez Prezesa UTK.

Trzeba pamiętać, że prawodawstwo unijne: dyrektywa 2012/34 oraz nowe rozporządzenie UE daje dowolność zarządcom infrastruktury kolejowej w zakresie sposobu określania stawek. Ma to odbicie w art. 9 rozporządzenia UE do bezpośredniego stosowania, który stanowi, że Zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Wobec powyższego trudno jest też przychylić się do opinii wyrażanej przez Pro Kolej, jakoby Zarządca wykorzystywał złe praktyki określania stawek niestosowane przez inne państwa członkowskie UE, bardziej zaawansowane w dostosowywaniu się do unijnych przepisów i orzecznictwa w zakresie określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Nie można też przyznać racji Pro Kolej, która zauważa, że w przedłożonym materiale nie znalazły się również, zestawienia inicjatyw restrukturyzacyjnych Zarządcy wymaganych na mocy decyzji Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 czy spółce Orlen, która podnosi, że Zarządca w swojej specyfikacji kosztowej nie próbuje zredukować swoich kosztów, a przerzuca je na przewoźników kolejowych.

Zgodnie z pismem Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r. redukuje on koszty swojej działalności. W tym celu został wdrożony program restrukturyzacyjny, który w skali roku przynosi wymierne efekty. Przykładem może być urynkowanie cen energii czego wynikiem był spadek kosztów o ponad 12%. Wzrost bazy kosztowej wynika wyłącznie z przeszacowania kosztów zrealizowanych w 2014 r. prognozowanymi przez Ministra Finansów wskaźnikami inflacji.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Jednocześnie wspomniane inicjatywy zostały zastąpione Umową z MIR, znajdującą się w materiale dowodowym niniejszego postępowania, zgodną z postanowieniami wyroku TSUE oraz dyrektywą 2012/34, a także zmianą ustawy o transporcie kolejowym. Jak wspomniano wcześniej oraz zgodnie z wypowiedzią Podsekretarza Stanu:

*W celu obniżenia kosztów działalności Spółki Zarząd PKP PLK S.A. wdrożył „Plan restrukturyzacji kosztów i zatrudnienia w PKP PLK S.A. w latach 2013-2015”. W ramach Planu realizowanych było 39 inicjatyw w 6 obszarach: utrzymanie, zakupy, prowadzenie ruchu, informatyka, finanse i kadry. Realizacja każdego z ww. obszarów nie miała negatywnego wpływu na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Między innymi skutkiem tych działań było ograniczenie w 2014 r. kosztów administracyjnych Spółki o 24 mln zł. Oszczędności zostały wykorzystane na realizację dodatkowych zadań w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.*

RBF natomiast, w piśmie z 2 kwietnia 2015 r., skierowanym do Ministra Infrastruktury i Rozwoju i przekazanym do wiadomości Prezesa UTK), zwróciło uwagę na brak, w dalszym ciągu, pełnej implementacji wyroku TSUE. Zdaniem RBF, całkowicie niezrozumiała jest decyzja o wycofaniu środków finansowych budżetu państwa na obniżanie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Środowisko transportu szynowego wielokrotnie postulowało podjęcie działań zmierzających do zmniejszenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej są hamulcem dla założeń zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce. Skutkiem wzrostu kosztów dostępu do infrastruktury jest degradacja potencjału i zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego.

Prezes UTK wskazuje jednak, że do przesłanek dyrektywy 2012/34 przy uwzględnieniu postanowień wyroku TSUE, ustawodawca odniósł się poprzez zmianę ustawy o transporcie kolejowym w zakresie:

- dofinansowania kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, udostępnianej przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym ze środków budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego,
- dofinansowania działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej, która nie może być finansowana z opłat pobieranych od przewoźników kolejowych w drodze wieloletniej umowy zawartej pomiędzy MIR i zarządcą tej infrastruktury.

Kierując się powyższym MIR nie przekazało Zarządcy dodatkowych środków publicznych, które byłyby przeznaczone na pomniejszenie wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, o czym mowa § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, do czego zastosował się Zarządca.

Nie można zatem mówić, jak wskazują to Pro Kolej czy RBF, jakoby wycofane środki finansowania z budżetu państwa w celu obniżania opłat za dostęp do infrastruktury wysokimi opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej hamują rozwój zrównoważonego transportu w Polsce.

Stwierdza się, że stawki zaproponowane przez Zarządcę – jak dowiedziono powyżej w niniejszej decyzji, a co zostało również potwierdzone raportem KPMG – spełniają wszystkie wymagania obowiązującego prawa, natomiast w kwestiach niedoregulowanych Zarządca wykazał się dużą elastycznością sprzyjającą obniżeniu stawek lub ich niepodnoszeniu nawet w sytuacjach, kiedy stan faktyczny zezwalał na wyższy poziom stawek (tu: indywidualna kalkulacja stawek dla niektórych usług dostępu do urządzeń, opisana w części decyzji dotyczącej kosztów dostępu do urządzeń).



Jednakże zdaniem ZNPK, wyrażonym w piśmie z 26 marca 2015 r. Nr ref. ZNPK 2/3/2015 oraz w Informacji Kuriera Kolejowego (<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/25077/ZNPK-krytycznie-o-...1>), stawki mogą być zawyżone nawet o kilkadziesiąt procent, a szacowanie ich jest utrudnione ze względu na utajnienie niektórych danych. Ograniczenie wglądu do akt ZNPK podniósł także w piśmie z 12 października 2015 r. i podtrzymał wszystkie swoje uwagi przedstawione w piśmie z 1 czerwca 2015 r.

Zdaniem ZNPK, Zarządca, na wezwania Prezesa UTK, udzielił wyjaśnień odnośnie przedłożonych stawek i zakwalifikowanych kosztów oraz odnośnie uwag i oczekiwań zgłoszonych przez podmioty rynku kolejowego, lecz wyjaśnienia te zostały ocenione przez ZNPK jako enigmatyczne i ogólnikowe. Nieprecyzyzność, jaką ZNPK przypisuje wyjaśnieniom Zarządcy, nie może stanowić, jak twierdzi ZNPK, usprawiedliwienia dla utrzymywania przez Zarządcę wysokiego poziomu zawyżenia stawek opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Także dokumenty KPMG w ramach zlecenia przez Prezesa UTK raportu KPMG są, zdaniem ZNPK, sporządzone lakonicznie oraz na podstawie wrywkowych danych oraz w oparciu o własną interpretację i wykładnię prawa, niezgodną z obowiązującymi przepisami, w tym z dyrektywą 2012/34 oraz wyrokiem TSUE. Podkreślono, że ocena kwalifikacji, zgodnie z prawem tak polskim jak i unijnym, grup kosztowych jak również wykładania prawa należy do Prezesa UTK, a nie do biegłego rewidenta.

ZNPK dodał również, że biegły rewident przyjął bezkrytycznie założenia przyjęte przez Zarządcę, nie analizując szczegółowo wydatków w ramach grup kosztowych, co stanowi podważenie jego opinii.

ZNPK wskazał też, że KPMG nie ma przymiotu niezależności, w związku z czym raport KPMG został sporządzony w sposób nieobiektywny, ze względu na zlecenia Zarządcy dotyczące badania sprawozdań finansowych w latach 2012-2013.

Należy przede wszystkim podkreślić, że Zarządca odniósł się do wezwań Prezesa UTK pismami z 27 lipca 2015 r. w sposób obszerny i szczegółowy, nie potwierdzając tym samym zarzutu ZNPK, jakoby nieprecyzyzność miała sprzyjać usprawiedliwieniu zawyżonych stawek.

Podobnie, lakoniczne dokumenty KPMG, zdaniem ZNPK wskazują na niestosowanie się biegłego rewidenta sporządzającego na zlecenie Prezesa UTK, zgodnie z § 7 ust. 25 rozporządzenia PL, raport co do zasadności wysokości stawek Zarządcy. Wskazane w raporcie KPMG przepisy są jednakże właściwymi przepisami prawa z zakresu kolejnictwa. Są one zgodne z wyrokiem TSUE, a zastosowane rozporządzenie PL jest, zgodnie z informacją ustawodawcy, wdraża postanowienia dyrektywy 2012/34. Zarzuty ZNPK dotyczące stanu prawnego nie mogą zatem spotkać się z przychylnością Prezesa UTK.

Słusznie ZNPK twierdzi natomiast, że kwalifikacja grup kosztowych przyjętych przez Zarządcę należy do oceny Prezesa UTK. Jednakże ZNPK powinien wziąć pod uwagę, że Prezes UTK, jak wskazuje § 7 ust. 25 rozporządzenia PL, może wspomóc się, w przypadku wątpliwości co do zasadności wysokości stawek skalkulowanych przez Zarządcę, również przy uwzględnieniu grup kosztowych, opinią biegłego rewidenta, co zostało uczynione. Tak więc zarzut ZNPK w tym przedmiocie nie znajduje zupełnie uzasadnienia.

Co do ważności raportu i opinii biegłego rewidenta, determinowanej, według ZNPK, bezkrytycznym przyjęciem założeń Zarządcę, bez szczegółowej analizy wydatków w ramach grup kosztowych, zaznacza się, że po szczegółowym zapoznaniu się powyższymi dokumentami oraz w odniesieniu do wniosku Zarządcy w świetle obowiązującego prawa Prezes UTK w pełni podziela ocenę KPMG co zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat, przedłożonych przez Zarządcę.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

ZNPK wskazał też, że KPMG nie ma przymiotu niezależności, w związku z czym raport KPMG został sporządzony w sposób nieobiektywny, ze względu na zlecenia Zarządcy dotyczące badania sprawozdań finansowych w latach 2012-2013.

Rozpatrując powyższy zarzut, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy w tym zakresie. Zgodnie bowiem z art. 56 ust. 2 i 3 ustawy z 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do przeprowadzania badań sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz.U. 2009 Nr 77, poz. 649), czynności rewizji finansowej przeprowadza biegły rewident spełniający warunki do wyrażenia bezstronnej opinii lub raportu. Bezstronność i niezależność nie jest zachowana, jeśli biegły rewident: 1) posiada udziały, akcje lub inne tytuły własności w jednostce, w której wykonuje czynności rewizji finansowej lub w jednostce z nią powiązanej; 2) jest lub był w ostatnich 3 latach przedstawicielem prawnym (pełnomocnikiem), członkiem organów nadzorujących, zarządzających, administrujących lub pracownikiem jednostki, w której wykonuje lub wykonywał czynności rewizji finansowej, albo jednostki z nią powiązanej; 3) w ostatnich 3 latach uczestniczył w prowadzeniu ksiąg rachunkowych lub sporządzaniu sprawozdania finansowego jednostki, w której wykonywał czynności rewizji finansowej; 4) osiągnął chociażby w jednym roku, w ciągu ostatnich 5 lat, co najmniej 40% przychodu rocznego z tytułu świadczenia usług na rzecz jednostki, w której wykonywał czynności rewizji finansowej lub jednostki z nią powiązanej; nie dotyczy to pierwszego roku działalności biegłego rewidenta; 5) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia lub jest związany z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą będącej członkiem organów nadzorujących, zarządzających lub administrujących jednostki, w której wykonuje czynności rewizji finansowej takie osoby; 6) uczestniczy w podejmowaniu decyzji przez jednostkę, w której wykonuje czynności rewizji finansowej w zakresie mającym związek ze świadczonymi usługami; 7) z innych powodów, po przeprowadzeniu czynności zmierzających do wyeliminowania powstałych zagrożeń, nie może sporządzić bezstronnej i niezależnej opinii lub raportu. Powyższe przesłanki nie zachodzą w przypadku wykonywania raportu KPMG, jak wyjaśniono w oświadczeniu KPMG z 14 października 2015 r.

Zgodnie zaś z ust. 5 przywołanego przepisu, biegły rewident oraz podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych, są obowiązani do zamieszczenia w dokumentacji rewizyjnej oświadczeń w sprawie bezstronności i niezależności, a w przypadku wystąpienia zagrożeń, do udokumentowania wszelkich zagrożeń utraty niezależności oraz czynności zastosowanych w celu ograniczenia tych zagrożeń, co KPMG uczynił oświadczeniem z 14 października 2015 r.

W świetle powyższego Prezes UTK nie zgadza się z zarzutami ZNPK.

W zakresie wątpliwości ZNPK, które budzi kwalifikacja poszczególnych grup kosztowych tzw. bazy kosztowej, wyjaśnia się jak poniżej.

W ślad za tym, ZNPK uważa, że z wyroku TSUE, a także z decyzji Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 zatwierdzającej cennik Zarządcy na rjp 2013/2014 wynika, że do bazy kosztowej może zostać zakwalifikowana ta część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W konsekwencji, w przedłożonym projekcie zawarto szereg pozycji kosztowych, opiewających na wiele milionów, które nie są ponoszone bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, ani też nie zmieniają się wraz ze wzrostem natężenia ruchu pociągów.

ZNPK podkreśla dodatkowo, że błędem jest zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji 1,6 mld zł kosztów, stanowiących 85% planowanej bazy kosztowej. Powyższe ma związek

z kosztami, które zdaniem ZNPK, nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów, ani też nie zmieniają się wraz ze wzrostem natężenia ruchu pociągów.

Opierając się na wersji jawnej materiałów dotyczących sposobu kalkulacji stawek, opublikowanej przez Zarządcę, zarówno ZNPK jak i Pro Kolej czy Orlen, kwestionują kwalifikowanie kosztów według ich celu poniesienia. Ich zdaniem, np. w grupie kosztów „eksploatacja, konserwacja i diagnostyka” powinna znajdować się tylko eksploatacja, jako koszt związany z natężeniem ruchu pociągów, natomiast konserwacja i diagnostyka z natury rzeczy są kosztami związanymi z przygotowaniem infrastruktury do bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów. Podobnie pozycja remonty główne, zgodnie z pismem Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r., są to roboty mające na celu przywrócenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, jest to zatem kategoria typowo operacyjna, ponieważ w wyniku realizacji remontów nie następuje podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych.

Koszty ujęte w pozycji maszyny i środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych to koszty pracy tych maszyn przy realizacji robót utrzymaniowo-remontowych torów.

ZNPK wskazuje, że nie znajduje zasadności przyjęcia do kalkulacji stawek 95% bazy kosztowej prowadzenia ruchu kolejowego, a z powodu nieujawnienia wszystkich danych, na których Zarządca się opierał, nie jest możliwe przeprowadzenie weryfikacji takiego udziału przez branżowych ekspertów. W opinii ZNPK, przynajmniej 50% kosztów prowadzenia ruchu kolejowego nie może być uznana za koszty kwalifikowane do kalkulacji stawek. Podsumowując ZNPK wskazuje, że z jego szacunków, nieprawidłowo zakwalifikowano – jako koszty zmieniające się z natężeniem ruchu pociągów – co najmniej 40% kosztów.

Kolejną wątpliwość ZNPK oraz Pro Kolei budzi sposób kategoryzacji kosztów w ramach „kwalifikacji wg celu poniesienia” (kolumna Nr 3, str. 1-6, „Zasady kalkulacji stawek”). Jedną z ważniejszych kategorii występujących w tej kolumnie jest zbiorcza kategoria „eksploatacja, konserwacja i diagnostyka”. Zdaniem ZNPK, spośród trzech składowych tej kategorii tylko „eksploatacja” może być w pewnej części, uznawana jako koszt ponoszony. Z kolei podkategorie „diagnostyka” oraz „konserwacja”, z natury rzeczy, w sposób oczywisty, stanowią element przygotowania sieci kolejowej do bezpiecznego użytkowania i muszą być ponoszone niezależnie od ruchu pociągów po sieci. Jego zdaniem, również niektóre pozycje kosztów w sposób oczywisty mają charakter kosztów stałych, niezwiązanych bezpośrednio z pociągami. Są to m.in. „koszty akcji zima”, „urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach” czy „budynków związanych z ruchem kolejowym”.

Kwalifikacja według celu poniesienia, jak informuje Zarządca pismem z 3 sierpnia 2015 r., jest informacją analityczną do informacji o pozycji kosztów. Cel poniesienia kosztów to eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, remonty – naprawy główne, remonty bieżące i awaryjne w zakresie utrzymania majątku oraz inne czyli koszty związane z działaniami takimi jak: prowadzenie ruchu pociągów, które stanowi blisko 85% wartości „inne”, pozostałe 15% to koszty akcji zima, zużycie energii, koszty zespołu szybkiego usuwania awarii i usterek, kolejowe ratownictwo techniczne i koszty pracy maszyn, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych. Dokładna analiza materiału zamieszczonego w opublikowanych Zasadach kalkulacji pozwala na wyciągnięcie właściwych wniosków.

Wątpliwości, zdaniem ZNPK, nasuwa metodologia określania udziału kosztów przez Zarządcę. W uzupełnieniu ZNPK dowodzi, że w Decyzji Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 padło stwierdzenie: „PKP PLK dążąc do rzetelności określania kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami, wyodrębniła jednorodne pozycje kosztów, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednich”. Kluczowy jest, zdaniem ZNPK, w tym kontekście zwrot: „ustalono (...) współczynnik” nie precyzując



przy tym jak ten współczynnik został ustalony, a w związku z tym nie wiadomo, czy został ustalony w sposób rzetelny i odpowiadający faktycznemu natężeniu ruchu. Odwołanie do Decyzji Nr DRRK-WKL-9110-11/2013, w ślad za ZNPK, zdaje się być zasadnym, gdyż służy kwestionowaniu podstaw merytorycznych, które być może w obecnym projekcie cennika zostały skorygowane, jakkolwiek istnieje domniemanie, że mogły zostać na niezmiennym poziomie, budzącym wątpliwości i uznaniowo wyznaczonym poziomie.

Niezależnie od kwalifikacji pozycji kosztowych, wątpliwości ZNPK budzi zmiana w metodologii kalkulacji stawek w zakresie doboru sposobu szacowania pracy eksploatacyjnej. ZNPK pochwała próbę stabilizacji stawek polegającą na przyjmowaniu do kalkulacji stawek pracy eksploatacyjnej wyznaczonej jako średnia krocząca z ostatnich pięciu lat w przeciwieństwie do szacowania jej w ramach rjp 2015/2016 na podstawie wykonania w ostatnim zakończonym roku obrotowym.

Należy jednak zauważyć, że wyznaczanie planowanej pracy eksploatacyjnej, po wejściu w życie rozporządzenia PL, na podstawie okresu tożsamego z przyjmowanymi kosztami jest zgodne z przepisami prawa, w tym z art. 6 uor. Takie ustalenie pracy eksploatacyjnej niweluje również zagrożenie znaczących odchyłeń między pracą wykonaną a planowaną według poprzedniej metodologii. Gdyby założyć przywrócenie poprzedniego sposobu wyznaczania pracy eksploatacyjnej, na rjp 2015/2016 wyniosłaby ona ponad 216 mln pockm (średnia z 5 ostatnich zakończonych lat), zamiast niemal 207 mln pockm przyjętych w obecnym modelu. Istnieje duże ryzyko, że nie odzwierciedlałoby to jednak rzeczywistości wykonanej pracy (tak: raport KPMG). W związku z powyższym, mając na uwadze brak uregulowań w zakresie wyznaczania pracy eksploatacyjnej, w wyniku przeprowadzonych prac oceniono, że sposób wyznaczania pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 nie jest sprzeczny z prawem i sprowadza system opłat Zarządcy do rzeczywistych warunków korzystania z zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej o ogólnopolskim zasięgu.

Mając na względzie powyższe, ZNPK zwrócił się do Prezesa UTK z wnioskiem o niezatwierdzenie projektu stawek dostępu Zarządcy na rjp 2015/2016, jako niezgodnego z obowiązującym prawem wspólnotowym, prawem krajowym oraz wiążącym Rzeczpospolitą Polską i wszystkie organy orzecznictwem Europejskiego Trybunatu Sprawiedliwości.

Jednocześnie ZNPK podtrzymuje stanowisko wyrażone w poprzednich postępowaniach dotyczących zatwierdzenia cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, iż podmioty uczestniczące w postępowaniu na prawach strony powinny mieć możliwość dostępu do bardziej szczegółowych danych kosztowych zarządcy. Brak takich danych uniemożliwia weryfikację zasadności alokacji do bazy kosztowej poszczególnych elementów kosztowych, a także właściwego przypisania do poszczególnych kategorii linii kolejowych.

W obliczu powyższego stwierdzenia – wyrażanego również w przypadku poprzednich rozkładów jazdy pociągów – ZNPK oraz inne organizacje społeczne, będące również Stronami tego postępowania – wysuwają jednakże zarzuty podkreślające ciągle niezasadny wysoki poziom stawek proponowanych przez Zarządcę w porównaniu do państw członkowskich UE na skutek niezastosowania się do postanowień wyroku TSUE, jak również praktyk Zarządcy przy określaniu stawek, niezgodnych z praktykami unijnymi i niekorzystnych dla rynku kolejowego. Dziwi przy tym fakt, że zarówno ZNPK jak i pozostałe Strony postępowania oraz Uczestnicy rynku kolejowego zarzucają słuszność sposobu kalkulacji stawek i ich wartości przedstawionych przez Zarządcę, nie przedstawiając przy tym oczekiwań, czy propozycji, które spotkałyby się z zadowoleniem całego rynku kolejowego.



Co do wglądu podmiotów do szczegółowych danych kosztowych Zarządcy, nie należy zapominać o instytucji tajemnicy przedsiębiorstwa, co znalazło swój wyraz w postanowieniu SOKiK z 3 stycznia 2012 r. sygn. akt XVII Amz 17/11 w sprawie zażalenia „Fundacji Pasażerów Synergia” na postanowienie Prezesa UTK z 30 marca 2011 r. Nr TRM4-9110-05/BG/11 o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego.

W wyroku z 25 czerwca 2015 r. sygn. akt XVII AmK 2/14, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów podkreślił że zaliczenie spornych kosztów do kalkulacji stawek było zgodne z wyrokiem TSUE (a tym samym z dyrektywą 2012/34 oraz implementującym ją rozporządzeniem PL), ponieważ, jak w nim wykazano, zarządca musi ponieść te koszty nawet jeśli przejazd pociągiem nie następuje.

Zaliczenie do kosztów bezpośrednich kosztów takich jak utrzymanie ruchu w okresie zimowym (akcji zima), czy kosztów ratownictwa, kosztów konserwacji budynków związanych z ruchem kolejowym, kosztów ponoszonych na wiadukty i mosty (bezpieczeństwa ruchu pociągów), w ocenie Sądu było zgodne z wyrokiem TSUE. Zgodnie z oceną Sądu, wymienione koszty mają bowiem podstawowe znaczenie dla ruchu pociągów. Koszty infrastruktury drogowej wynikają z konieczności ich ponoszenia w zakresie koniecznym do zwykłej konserwacji i wykonywania bieżących napraw, zatem pozostają w związku z możliwością wykonywania przewozów podróźnych i funkcjonowaniem dworców kolejowych, utrzymaniem w dobrym stanie technicznym mostów, wiaduktów kolejowych, przepustów i przepływów pod nasypami kolejowymi w celu zapobiegania powstawaniu zagrożenia w postaci katastrofy kolejowej ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej. W celu utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie nadającym się do wykonywania przewozów zarządca musi bowiem ponieść te koszty nawet wówczas, gdy pociągi nie jeżdżą i niezmiennie w zależności od natężenia ruchu. Ponadto nie można wykluczyć, że linia, która nie jest eksploatowana w pewnym okresie, będzie potrzebna do wykonywania przewozów kolejowych jako objazd lub powróci do pełnej eksploatacji. Brak stałej konserwacji może przyczynić się do wyłączenia odcinka linii z eksploatacji, co byłoby sprzeczne z ideą uczynienia transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu. W związku z tym, jak wskazano w pkt 82 wyroku TSUE, zarządca musi ponieść te koszty, nawet jeśli przejazd pociągiem nie następuje.

Podobnie, zdaniem sądu, należało ocenić zarzuty ZNPK, dotyczące kwalifikacji kosztów bezpośrednich wynikających z ruchu kolejowego, nieuzasadnienia ich w decyzji i braku jakiegokolwiek interpretacji przepisów prawa, które nie zostały jednakże przez ZNPK wyjaśnione i uzasadnione.

Podkreślić tu należy, co przejawia się też w stanowisku Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r., że w uzasadnieniu wyroku TSUE wskazano, iż pojęcie kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami nie tylko nie zostało zdefiniowane w dyrektywie, ale również w żadnym przepisie prawa unijnego nie określono, jakie koszty są objęte lub nieobjęte tym pojęciem. Wobec powyższego TSUE stwierdził, że w aktualnym stanie prawa UE, państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym. Jednocześnie w ślad za Opinią Rzecznika Generalnego, Trybunał nie zgodził się ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, która utożsamia koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami z wąsko rozumianym pojęciem kosztu krańcowego.

Według zaś art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, która zastąpiła dyrektywę 2001/14: *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*

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

*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.*

Zasady obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu określono w rozporządzeniu UE. Etapowanie przez zarządcę dalszych działań może dotyczyć wdrożenia, zgodnie z art. 9 tego rozporządzenia, a nie wyroku TSUE, który jest uwzględniany w kalkulacji stawek począwszy od rjp 2013/2014.

Zarzuty ZNPK, dotyczące nieprawidłowego przyjęcia zaproponowanych przez Zarządcę i zatwierdzonych decyzją Prezesa UTK stawek, które w ocenie ZNPK nadal (po ogłoszeniu wyroku TSUE) są zbyt wysokie i skalkulowane sprzecznie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 (aktualnej w okresie wydania decyzji) i nie odpowiadają przepisom krajowym i unijnym, wobec braku przedstawienia własnego wyliczenia stawek i dowodów na poparcie stanowiska należy uznać za nieuzasadnione. ZNPK nie przedstawił bowiem oczekiwań przewoźników kolejowych będących jego członkami, w tym w szczególności co do wysokości stawek, jakie jego zdaniem powinny obowiązywać. Wobec tego w sprawie nie było możliwości oceny, czy twierdzenia i oczekiwania ZNPK w tej kwestii są uzasadnione.

Powyżej przytoczone stanowisko sądu pozostaje aktualne również dla obecnego postępowania administracyjnego, jako że zarzuty skierowane przez organizacje społeczne (Pro Kolej, ZNPK, RBF, CZT) są niezmiennie i w praktyce pokrywają się z zarzutami ZNPK kierowanymi do stawek zatwierdzonych decyzją Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r., uwzględniających wszakże przesłanki prawa unijnego oraz postanowienia wyroku TSUE, a których prawidłowości nie zarzucił Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku wydanym 25 czerwca 2015 r. sygn. akt XVII AmK 2/14.

Dlatego również nie można przychylić się do zarzutów wysuwanych przez Pro Kolej wskazujących na nieprecyzyjność określenia „inne”, które uniemożliwia ocenę zasadności włączenia do kalkulacji kwot o łącznej wysokości ponad 1 135 925 600 zł, stanowiącej ponad 60% całości bazy kosztowej. Zdaniem Pro Kolej, przyjęty opis nie wskazuje na jakikolwiek związek wskazanych kwot z wykonywaniem przewozów pociągami – a tym samym możliwość wykazania wymaganego przepisami prawa związku pomiędzy wydatkiem a wykonywaniem przewozów pociągami. Należy zauważyć, że szczegółowy sposób ustalania udziału kosztów bezpośrednich w kosztach udostępniania omówiono w części A niniejszej decyzji dotyczącej kosztów opłaty podstawowej. Podkreśla się, że dbając też o przejrzystość i przewidywalność systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządca, przed przedłożeniem wniosku o zatwierdzenie stawek, przekazał Prezesowi UTK Instrukcję kalkulacji stawek, którą w wersji nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa, zobowiązał się opublikować w Biuletynie PKP PLK S.A. Dodatkowo Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej szereg materiałów o dużym stopniu szczegółowości, umożliwiających uczestnikom rynku kolejowego zapoznanie się ze sposobem kalkulacji proponowanych stawek. Niewielkie różnice w metodologii w ramach rjp 2015/2016 w porównaniu do rjp 2014/2015, są bezpośrednio związane z wyłączeniem przez Zarządcę z kalkulacji stawek jednostkowych opłat linii kolejowych o szerokości torów 1520 mm oraz przewozów w tranzycie uprzywilejowanym. Tym samym, co trzeba nadmienić, Zarządca dostosował się do przesłanki art. 36 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącej, że przepisów dotyczących przedkładania stawek jednostkowych opłat do zatwierdzenia Prezesowi UTK nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości innej niż 1435 mm. Mając powyższe na względzie, uwaga SEiMTS zamieszczona w piśmie z 6 września 2015 r., jakoby infrastruktura kolejowa o szerokości torów innej nie powinna być wyłączona z wniosku Zarządcy nie jest zasadna.

Zupełnie niezrozumiałym natomiast wydaje się zarzut spółki Orlen czy CZT, dotyczący wzrostu stawek na odcinkach po modernizacji, co zdaniem CZT jest niezgodne z postanowieniami wyroku TSUE. CZT podkreśla, że koszt amortyzacji w takich przypadkach jest przenoszony przez Zarządcę na przewoźników kolejowych, ignorując tym samym wyrok TSUE. Zarządca, zdaniem CZT, podnosi stawki tam, gdzie wysokie koszty amortyzacji wpływają na jego wynik finansowy. Jak podkreśla CZT, szczególne odbija się to na regionalnych przewozach pasażerskich. Powyższe może dziwić, jako, że Zarządca, o czym poinformował w opublikowanych na swojej stronie internetowej Zasadach kalkulacji, z kosztów bezpośrednich kwalifikowanych do kalkulacji stawek wyłączył w całości amortyzację ze względu na brak odpowiednich narzędzi do jej ustalania jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co zostało wskazane we wniosku.

W wyjaśnieniu m.in. dla Orlenu, Zarządca w piśmie z 3 sierpnia 2015 r. wskazuje, że standardy linii kolejowych wyrażone dopuszczalną prędkością techniczną są zróżnicowane na sieci kolejowej, a poprawa lub pogorszenie tego parametru wpływa na wielkość stawki jednostkowej przypisanej konkretnemu odcinkowi, a w efekcie na wielkość opłaty. Modernizacja linii kolejowych powoduje zwiększenie dopuszczalnej prędkości technicznej, a więc spełnienie ważnego warunku poprawy konkurencyjności transportu kolejowego.

Uzasadnienie przyjęcia powyżej kwestionowanych kosztów omówiono szczegółowo w części A niniejszej decyzji, dotyczącej kosztów opłaty podstawowej.

Realizację zaś wyroku TSUE przez Zarządcę podkreślają za to Koleje Mazowieckie, które uważają, że Zarządca w zakresie w jakim kształtowanie cennika stawek regulują obecnie przepisy krajowe oraz wykładnia wyroku TSUE zachował daleko idącą ostrożność, bilansując koszty działalności wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów prognozowanymi przychodami, wynikającymi ze stosowania cennika stawek w formie przedstawionej w analizowanym projekcie cennika stawek obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.

Należy tutaj przede wszystkim podkreślić, że zasadność wysokości stawek i określanie ich w zgodzie z obowiązującymi przepisami przez Zarządcę potwierdzają też wykonane opinie niezależnych ekspertów przy rozpatrywaniu przez Prezesa UTK zaproponowanych stawek, tak dla ostatnich rozkładów jazdy pociągów, jak i najbliższego, który wejdzie w życie 13 grudnia 2015 r. (tu: raport KPMG).

Podkreśla się, że postanowienia wyroku TSUE zostały wykonane wydaniem rozporządzenia PL, którego celem było zaimplementowanie dyrektywy 2012/34 w przedmiotowym zakresie, a której niestosowanie w polskim prawie zarzucił wyrok TSUE.

Jednocześnie należy zauważyć, że w akcie wykonawczym Komisji Europejskiej – rozporządzeniu UE, wskazującym, że uwzględnia postanowienia wyroku TSUE – wymieniony jest katalog kosztów niekwalifikowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, których wyłączenie znajduje się również w kalkulacji stawek przedłożonych do zatwierdzenia przez Zarządcę, co zostało szerzej opisane w części dotyczącej opłaty podstawowej niniejszej decyzji.

Mając na uwadze stanowisko Prezesa UTK wyrażone powyżej, podkreśla się słuszny pogląd Zarządcy zawarty w odpowiedzi z 3 sierpnia 2015 r., że dyrektywa 2012/34 (też rozporządzenie UE) oraz krajowe prawo nie określają szczegółów kalkulacji stawek jednostkowych, w tym pozycji kosztów, sposobu określania ich wielkości oraz zasad alokacji kosztów. Przepis art. 9 rozporządzenia UE wskazuje wręcz, że zarządca infrastruktury przedstawi organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.



Zarządca podkreśla też, że szczegółowe elementy kalkulacji kosztów nie są powszechnie dostępne nie tylko w Polsce ale i w innych państwach członkowskich UE. Znajdują się one pod kontrolą regulatorów rynku kolejowego, w Polsce – Prezesa UTK. Przepisy prawa nie zobowiązują zarządców infrastruktury kolejowej do upubliczniania elementów kalkulacji stawek jednostkowych przedkładanych do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Z powyższym nie zgadza się RBF, który zwraca uwagę, że niejasne są zmiany przez Zarządcę kategorii linii skutkujące zróżnicowaniem stawek na niektórych liniach. Zdaniem RBF sposób ustalania kategorii linii oraz pełne wyliczenia w tym zakresie powinny być ogólnodostępne. Odrębną kwestią na którą zwrócono uwagę w piśmie RBF jest duża zmienność opłat dodatkowych, które stanowią dla podmiotów prowadzących działalność przewozową bardzo istotny czynnik kosztowy. Zdaniem RBF, podjęcie spójnych działań przez Państwo oraz przez regulatora rynku kolejowego, zmierzających do obniżenia kosztów dostępu, będzie podstawą do pełnego wykorzystania potencjału transportu kolejowego.

RBF nie przedstawia jednakże, podobnie jak opisano to wcześniej w przypadku ZNPK, Pro Kolei czy CZT i co wskazał Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w wyroku z 25 czerwca 2015 r. sygn. akt XVII AmK 2/14, szczegółowych obliczeń ani propozycji stawek, które byłyby korzystniejsze dla rynku kolejowego. Zasady te przedstawia za to Zarządca w publikowanych materiałach oraz opisuje Prezes UTK w niniejszej decyzji.

Analizując zarzuty SEiMTS w piśmie z 6 października 2015 r., dotyczące opłat za dostęp i korzystanie z torów postojowych, torów i urządzeń do formowania składów pociągów czy stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe, należy zauważyć, że Zarządca wskazał, że występujące przypadki niestabilnych zmian stawek jednostkowych powodowane są przede wszystkim zmianami wielkości wykonanych usług. Wzrosty stawek wynikają z urealnienia ilości usług, zawyżonych na podstawie oczekiwań rynku w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów. Powyższe świadczy o aktualizowaniu potrzeb rynku, a tym samym o elastyczności Zarządcy i jego dążeniu do zapewniania rzeczywistych warunków udostępniania zarządzanej infrastruktury związanej z obsługą pociągów.

Urealnienie zaplanowanych ilości usług polegające na próbach dostosowania się w zmieniającym się otoczeniu gospodarczym do oczekiwań rynku, przy dbałości o poziom opłat dostępu i zachowaniu zasad przyczynowości kosztów, ich przejrzystości i spójności potwierdzają starania Zarządcy – skutkujące określeniem opłat za dostęp do urządzeń – zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz polityką dbałości o obniżanie opłat urzeczywistniania warunków handlowych korzystania z oferowanych usług.

Odnosząc się do kwestii ulgi dla transportu kombinowanego, poruszonej przez SEiMTS w piśmie z 6 października 2015 r., należy pamiętać, że zgodnie z § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawki (ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia PL) wraz z kalkulacją ich wysokości, do których ulgi w opłatach nie zaliczają się. Ulgi w opłatach są zaś określone w regulaminie, niebędącym z przyczyn prawnych elementem wniosku Zarządcy.

## **2. Zbyt wysokie stawki dla konkretnych przejazdów pociągów na konkretnych trasach**

W odpowiedzi na zarzut dotyczący zbyt wysokich stawek dla konkretnych przejazdów pociągów na konkretnych trasach, należy przede wszystkim wskazać, że Zarządca ma obowiązek stosowania obowiązującego prawa, tutaj z zakresu określania stawek jednostkowych opłat pobieranych od użytkowników zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej o ogólnopolskim zasięgu w sposób niedyskryminacyjny, niezależnie od: rodzaju pociągów (pasażerski czy towarowy), operatora przewozów (przewoźnika kolejowego), zasięgu geograficznego przewozów (wojewódzkie, regionalne, aglomeracyjne).

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 94 z 118



Kwestia zbyt wysokich stawek dla przejazdów realizowanych przez konkretnych operatorów przewozu na konkretnych trasach i o konkretnym zasięgu geograficznym przewozów podnoszona była od dawna, jeszcze przed wydaniem wyroku TSUE i wyjaśniana przez Prezesa UTK, na podstawie materiałów dowodowych przedłożonych przez Zarządcę, corocznie publikowanych na stronie internetowej Zarządcy w wersji nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa. Konkluzje tych wyjaśnień zawarte są w wydanych w ostatnich latach krajowych wyrokach sądowych w kwestii stawek Zarządcy przedkładanych na każdy rozkład jazdy pociągów oraz w decyzjach Prezesa UTK zatwierdzających stawki, publikowanych, z zachowaniem tajemnicy przedsiębiorstwa, na stronie internetowej Urzędu. Nie można przy tym zapominać o aktywnym od lat uczestnictwie Stron postępowania oraz Uczestników rynku kolejowego w każdym postępowaniu wobec Zarządcy w sprawie zatwierdzenia stawek. Problem, pomimo wieloletnich wyjaśnień konieczności równego traktowania przez Zarządcę wszystkich użytkowników infrastruktury kolejowej, do którego zobligowany jest każdy zarządca tej infrastruktury, podnoszony był także podczas spotkań Zespołu ds. stawek, powołanego przez Prezesa UTK, w którym przedstawiciele rynku kolejowego również aktywnie uczestniczyli. O ile, jak wskazuje Zarządca w piśmie z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15, kolejne wysuwanie oczekiwań poszczególnych użytkowników infrastruktury Zarządcy w formie zarzutów do przedłożonych stawek jednostkowych opłat jest niezrozumiałe, jako, że równe określanie stawek przez Zarządcę musi być podyktowane niedyskryminacją odbiorców, bez względu na to, z jakiego taboru, z jakich tras i o jakim zasięgu korzystają.

Należy przy tym też pamiętać, że rynek kolejowy ewaluuje na przestrzeni ostatnich lat bardzo dynamicznie. Zarządca zaś, od zapadnięcia wyroku TSUE ma bardzo małą swobodę dostosowywania opłat do specyfiki przewozów kolejowych, niezależnie od podmiotów je realizujących. Sztuczne, matematyczne, zasady określania opłat, wprowadzone również rozporządzeniem PL z 2014 r. powodują ich określanie jednolicie dla całej sieci kolejowej zarządzanej przez każdego zarządcę infrastruktury kolejowej, bez względu czy są to przewozy o charakterze publicznym czy komercyjnym, regionalnym czy o innych zasięgu geograficznym.

Zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pojazdów o niskich masach brutto pociągów, a więc obejmujących zarówno pociągi pasażerskie regionalne jak i dalekobieżne, jest wynikiem zastosowanej przez Zarządcę i opisanej w pkt 3 Instrukcji kalkulacji stawek, metodologii kalkulacji stawek, w tym sposobu alokacji kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji na poszczególne kategorie linii kolejowych i masy brutto pociągów oraz przyjęcia wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej, uwzględniającej przewidywane zmiany w 2016 r., w oparciu o wysokość wykonanej w 2014 r. i strukturę pracy eksploatacyjnej na podstawie wykonania z okresu od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. Jest to konsekwencją dostosowania się Zarządcy do zmiany przepisów w tym zakresie wprowadzonych wejściem w życie rozporządzenia PL, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek kosztów bezpośrednich wykonanych w ostatnim zakończonym roku 2014 przeindeksowanych wskaźnikami inflacji i współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wielkością pracy eksploatacyjnej przyjętej w ramach rjp 2015/2016 i zmianą jej struktury dla kategorii linii kolejowych wynikającą danych pozyskanych z systemu SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) za okres od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. – będących danymi źródłowymi dla wyliczenia stawek dla konkretnych kategorii linii kolejowej oraz masy pociągów.

Wyniki kalkulacji stawek w ramach rjp 2015/2016, zgodnie z pismem Zarządcy z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15, są w mniejszym stopniu wynikiem zauważonego przez Koleje Mazowieckie, „rozważnego podejścia Zarządcy do sprawy ustanowienia nowego cennika”,



Odnosząc się do wskaźnika inflacji, poruszonego przez Orlen, Zarządca przygotowuje kalkulację stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL, ustalając koszty na podstawie wysokości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył. Zarządca zobowiązany jest zatem do stosowania wytycznych Ministra Finansów, dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Faktycznej oceny poprawności założonego wskaźnika inflacji będzie można dokonać po 2016 r. Aktualne informacje z rynku nie przesądzają, że założone wskaźniki „będą realnie niższe”, charakterystyką rynku jest jego zmienność i nieprzewidywalność, natomiast przyjmowanie do kalkulacji wskaźników ustalonych przez Ministra Finansów z jednego źródła stanowi o stabilizacji i jednoznaczności przyjmowanej informacji. W rozporządzeniu PL nie ma natomiast przepisu prawnego, na gruncie którego można byłoby hipotetycznie zwrócić nadpłacone środki finansowe w przypadku faktycznie odnotowanej inflacji na poziomie niższym niż założona w projekcji. Rozporządzenie PL mówi bowiem wyłącznie o planowanych wskaźnikach inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył. Zaś przyjęty przez Zarządcę, zgodnie z rozporządzeniem PL, wskaźnik inflacji do kalkulacji kosztów wynosi 103,53% z czego dla 2015 r. 101,2%, a dla 2016 r. 102,3% i jest to wskaźnik wyższy, a niżeli przyrost wynagrodzeń, określany na poziomie 3%.

Powyższe powinno stanowić wyjaśnienie dla zarzutów zgłaszanych przez Orlen czy ZNPK w zakresie przyjmowanej pracy eksploatacyjnej i jej wpływu na stawki jednostkowe opłat.

Odnosząc się do opłat za korzystanie z peronów, należy przypomnieć, że opłaty za korzystanie z peronów bez wygłaszania zapowiedzi megafonowych spadają dla poszczególnych kategorii i podkategorii stacji i przystanków osobowych w przypadku niemal wszystkich kategorii stacji i przystanków z wyłączeniem stacji i przystanków o znaczeniu lokalnym (Kat. D), gdzie stawki wzrastają, jednakże, poniżej planowanego wskaźnika inflacji na 2016 r. (2,3%). Zastrzeżenia do opłat peronowych wnoszą Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie, SEiMTS oraz Intercity.

Zaś towarzyszące usłudze dostępu do urządzeń opłatom peronowym opłaty za wygłaszanie informacji megafonowych i wyświetlanie komunikatów na wyświetlaczach peronowych wzrastają (dla Kat. A nawet o 233%).

Jednakże, w ślad za informacją Zarządcy wyrażoną w piśmie z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15 w zakresie dostępu i korzystania z peronów oraz informowania podróżnych, według projektu stawek na rjp 2015/2016, na ponad 92% stacji i przystanków nastąpiło obniżenie stawek za dostęp i korzystanie z peronów w stosunku do obecnego rozkładu jazdy pociągów. W analizie poziomu stawek za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych należy uwzględnić przede wszystkim:

1. różnicę planowanych kosztów oraz liczby postojów między rozkładami jazdy pociągów,
2. urealnienie kosztów w przypadku części opłaty związanej z informowaniem podróżnych.

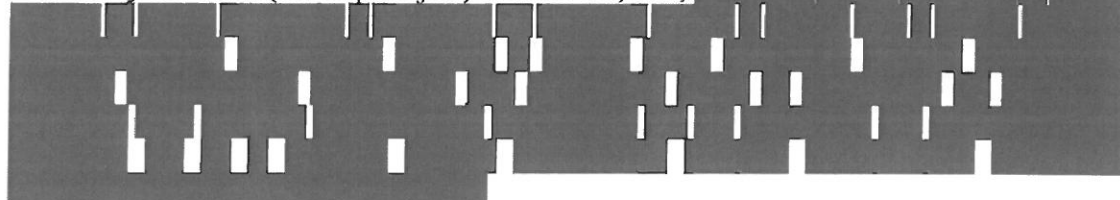
Wyszczególnienie	Projekt rjp 2015/2016	Projekt rjp 2014/2015	Różnica	Różnica [%]
Planowana liczba postojów	23 000 000	22 500 000	500 000	2,22

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 97 z 118

Wyszczególnienie	Projekt rjp 2015/2016	Projekt rjp 2014/2015	Różnica	Różnica [%]
Koszty planowane (suma) [zł]	63 165 306	60 841 004	2 324 302	3,82

Planowany wolumen (liczba postojów) wzrasta o 2,22%,



Stawka za każdy postój, jak wskazuje dalej Zarządca, zawiera część stawki związanej z dostępem do peronu, nie każda stawka natomiast zawiera część związaną z informowaniem podróżnych (stawka pobierana jest jedynie na tych stacjach i przystankach, na których istnieje zaplecze techniczne i możliwość świadczenia usługi informowania podróżnych). Wyjątkiem są 3 stacje i przystanki w aglomeracji warszawskiej, dla których Zarządca świadczy jedynie usługę informowania podróżnych.

Jak wskazano wcześniej, Zarządca w piśmie z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15 potwierdza, że głównym czynnikiem wpływającym na kształt stawek w ramach rjp 2015/2016 za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych było urealnienie kosztów informowania podróżnych – spowodowało to wzrost stawek dla stacji i przystanków w ramach kategorii A oraz C przy jednoczesnym, największym spadku części stawki za dostęp do peronów na stacjach tych kategorii. Po urealnieniu danych o kosztach informowania podróżnych zdecydowano o rozróżnieniu tych kosztów dla poszczególnych kategorii stacji lub przystanku. Rozróżnienie takie pozwala uwzględnić znaczące różnice w kosztach informowania podróżnych w ramach różnych kategorii stacji i przystanków.

W związku z powyższym, uwaga Kolei Mazowieckich dotycząca wzrostu stawki o 233% (z pominięciem stacji i przystanków na których świadczona jest jedynie usługa informowania podróżnych – 3 przypadki) jest, jak potwierdza Zarządca, niezasadna.

Zdaniem Kolei Mazowieckich, Zarządca stosuje symboliczne opusty cenowe dla jednych usług, by w innej części dającej gwarancję zabezpieczenia przychodów na 2016 r. wprowadzić wzrosty opłat, które dotkną niemal wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce.

Jak wyjaśnia Zarządca w piśmie z 3 sierpnia 2015 r. Nr IUS3-3610-5.16/15, po urealnieniu danych o kosztach informowania podróżnych zdecydowano o rozróżnieniu tych kosztów dla poszczególnych kategorii stacji lub przystanku. Rozróżnienie takie pozwala uwzględnić znaczące różnice w kosztach informowania podróżnych w ramach różnych kategorii stacji i przystanków. Zamierzone stosowanie „symbolicznych opustów dla jednych usług oraz wzrosty opłat dla innych usług nie może mieć zatem miejsca, gdyż Zarządca nie może w dowolny sposób zaniżać lub podwyższać planowanych kosztów i wolumenu poszczególnych usług.

Jak wskazano w niniejszej decyzji, pomimo zabiegów łagodzących poczynionych przez Zarządcę, polegających na zastosowaniu indywidualnej kalkulacji, wzrost kosztów informacji megafonowych i wyświetlania komunikatów na wyświetlaczach peronowych w wyniku ujęcia w księgach rachunkowych w 2014 r. po raz pierwszy pełnych kosztów



informowania podróżnych poniesionych w przeciągu całego roku musiał wpłynąć na wzrost przedmiotowych stawek.

Warto zauważyć, że lokalizacja stacji i przystanków przy liniach kolejowych dużych prędkości, dla których Zarządca musi zachować wysoką jakość infrastruktury, dyktowała najwyższe wzrosty stawek. Korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, przy wykorzystaniu wyższych technologii łączy się bowiem z wyższymi kosztami niezbędnymi do utrzymania infrastruktury o wysokim standardzie oferowanym przewoźnikom, co podkreślił Podsekretarz Stanu w MIR, 17 kwietnia 2015 r.: *Naturalną konsekwencją podniesienia jakości infrastruktury jest bowiem podniesienie opłat za korzystanie z niej.* (tak: Podsekretarz Stanu w MIR, 17 kwietnia 2015 r.).

Podkreśla się przy tym również, że zauważalny wyraźny spadek stawek dla stacji i przystanków charakteryzujących się niższym stanem technicznym (przy założeniu, że są one wyposażone w stosowne urządzenia) przy wyraźnym wzroście dla stacji i przystanków o znaczeniu regionalnym oraz dla największych stacji kolejowych ma swoje uzasadnienie ekonomiczne i stwarzanie szans zrównoważonego rozwoju przewozów kolejowych osób.

Warto przy tym też zauważyć, że zarzuty, co do zbyt wysokich opłat dla konkretnych przewozów czy zatrzymań dla pociągów pasażerskich i usług informowania podróżnych od lat były kierowane przez przedstawicieli różnych przewoźników, których charakter przewozów wcale nie był zbieżny co do rodzaju pociągów i przewozów, zasięgu regionalnego, kategorii linii czy mas brutto pociągów.

W ramach rjp 2015/2016 powyższe spostrzeżenie znajduje odzwierciedlenie, jak poniżej.

Nie sposób nie zauważyć, że na zbyt wysokie stawki lub niewystarczające obniżki wskazują:

1. ORLEN i SEiMTS: obniżki stawek są zauważalne jedynie w najniższych przedziałach mas brutto pociągów, czyli nie dotyczą przewozów towarowych z ładunkiem, a jedynie lokomotyw luzem czy powrotów składami próżnymi więc przyjęcie przedłożonego projektu stawek spowoduje wzrost kosztów dla przewoźników towarowych i pogorszenie ich konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego.
2. Pro Kolej: występują nieregularne wzrosty stawek zarówno w przedziałach mas brutto pociągów jak i między poszczególnymi kategoriami linii kolejowych. Najmniejsze wzrosty stawek występują w przedziałach poniżej 1000 ton – około 0,91%, w przedziale między 1000 ton a 2000 ton wzrost ten wynosi 1,75%, natomiast dla przedziałów ponad 2000 ton wzrost osiąga 2%, zaś opłaty dla lekkich pociągów na niezelektryfikowanych liniach I kategorii spadają o 5%, a równocześnie na zelektryfikowanych liniach II kategorii w przedziale 300 – 360 ton stawki rosną o 3,5%, a w przedziale 1500 – 1600 ton o 3,4%.
3. Koleje Mazowieckie: na liniach zelektryfikowanych, w przedziałach mas brutto pociągów odpowiadających masom uruchamianych pociągów (od 120 do 420 ton) oraz kategoriach linii kolejowych, po których Koleje Mazowieckie realizują przejazdy pociągów pasażerskich (kategorie 3, 4 i 5) nastąpi wzrost opłat na poziomie zbliżonym do 1,2%, a więc poniżej prognozowanego na 2016 r. wskaźnika inflacji. Jednocześnie dla linii nieposiadających sieci trakcyjnej, na których Koleje Mazowieckie uruchamiają przewozy lekkimi pociągami obsługiwanymi przez spalinowe autobusy szynowe wynika, że koszty dostępu ulegną obniżeniu o około 2,2%.

W zakresie opłaty peronowej, niemal dla każdej kategorii stacji i przystanków kolejowych zauważalny jest spadek wartości stawek jednostkowych (od -1,6% do -22,3%). Jednak towarzyszące opłatom peronowym koszty wygłaszania informacji megafonowych i wyświetlania komunikatów na wyświetlaczach peronowych wzrastają nawet o 233%.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 99 z 118

Analogiczne wnioski dotyczą pozostałych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

4. Intercity: projektowany wzrost stawek dotyczy głównie pociągów Intercity oraz pociągów towarowych o ciężarze ponad 900 ton. W przedziale wagowym dotyczącym pociągów Intercity (przedział od 300 do 600 ton) wzrost stawek jednostkowych wyniesie od 0,4% do 3,5%, a przeciętny wzrost cennikowych stawek jednostkowych wyniesie 1,9%, czyli będzie o 0,6% wyższy od deklarowanej przez Zarządcę średniej podwyżki stawek jednostkowych opłat.

Podwyższenie stawek nastąpi również za zatrzymanie na stacjach i przystankach pasażerskich, gdzie dla największych stacji (kategoria A) nastąpi wzrost stawek o 33%, a w przypadku stacji i przystanków o charakterze regionalnym (kategoria C) wzrost ten wyniesie 15,9%. Skutkiem tego, według Intercity, będzie wzrost kosztów z tego tytułu co najmniej o 20%.

5. Koleje Wielkopolskie: w przedziałach mas brutto pociągów jakimi dysponują Koleje Wielkopolskie na liniach na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej, koszty dostępu zmieniają się od -3,75% do +0,56%. Natomiast na liniach na których są udostępnione urządzenia sieci trakcyjnej zmiany takie wyniosą -0,96% do +3,49%. Reasumując, na liniach zelektryfikowanych, dla przedziałów mas brutto pociągów 60 – 180 ton oraz 240 – 360 ton, nastąpi średni wzrost stawek o 1,09% natomiast w przedziale mas brutto 60 – 120 ton oraz na liniach nieelektryfikowanych w przedziale 180-240 ton, nastąpi obniżenie stawek średnio o 1,2%. Koszty wykupu tras zatem wzrosną od 5,84% dla trakcji elektrycznej do 8,01% dla trakcji spalinowej przy jednoczesnym spadku kosztów związanych z dostępem do peronów oraz zapowiedziami megafonowymi o 1,76%.
6. CZT: stawki dla przewozów transportu osób na trasach dalekobieżnych, międzywojewódzkich, realizowanych przez Intercity, nie wzrosły, a nawet spadają na liniach o małym natężeniu ruchu, na odcinkach linii kolejowych, przeznaczonych do długotrwałych prac torowych, paraliżujących przewozy pasażerskie, zaś dla przewozów regionalnych występuje wzrost proponowanych stawek w 15 województwach.

Podnoszenie standardu oferowanych usług musi też wiązać się z utrudnieniami związanymi z trwającymi pracami modernizacyjnymi i niekiedy częstymi zmianami rozkładu jazdy pociągów, co w opinii Intercity, wręcz uniemożliwia tworzenie konkurencyjnej oferty przewozowej dla klientów i z którą to opinią Prezes UTK zgodzić się nie może. Wszak przede wszystkim niepodnoszenie standardu oferowanych usług hamuje wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w przyszłości. Powyższe zostało również potwierdzone w wypowiedzi Podsekretarza Stanu w MIR z 17 kwietnia 2015 r.

Powyższe dowodzi, że subiektywne oceny stawek proponowanych przez Zarządcę zgłoszone przez Strony postępowania i Uczestników rynku bardzo różnią się od siebie, czasami wręcz się wykluczają i jest to zrozumiałe, biorąc pod uwagę indywidualane podejście każdego z odbiorców usług Zarządcy. Zarządca, określając stawki jednostkowe opłat, powinien oczywiście brać pod uwagę potrzeby rynku, jednakże przede wszystkim jest zobligowany do stosowania prawa w tym zakresie i taką praktykę odzwierciedla przedstawiony przez niego materiał dowodowy, a w konsekwencji zaproponowane stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Należy mieć przy tym na uwadze, że poczynając od rjp 2013/2014, kiedy to średnia stawka sieciowa dla infrastruktury kolejowej Zarządcy spadła o 20,4%, nie odnotowuje się w kolejnych rozkładach jazdy pociągów wzrostów powyżej wskaźnik inflacji dla tych okresów.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 100 z 118

Powyższe świadczy o właściwej polityce Zarządcy kreowania stabilnych warunków dla przewozów kolejowych w Polsce, co jest doceniane przez Prezesa UTK.

Odnosnie kalkulacji opłat dodatkowych, której zasadność zarzucają Koleje Mazowieckie i SEIMTS, przypomina się, że zgodnie z § 7 ust. 21 rozporządzenia PL, opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, 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%. Zmiany stawek jednostkowych opłat dodatkowych, dotyczące opracowania warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, opracowania indywidualnego rozkładu jazdy pociągów wynikają z kalkulacji Zarządcy przeprowadzonej dla najbliższego rozkładu jazdy pociągów.

Opłaty dodatkowe, zgodnie z wnioskiem Zarządcy, zostały skalkulowane według indywidualnej kalkulacji, zapewniającej pełne pokrycie kosztów, które są planowane do poniesienia przy zapewnieniu przewidywanego zakresu usług. Planowana wielkość usług została wyznaczona, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek na podstawie wielkości usług w ostatnim zakończonym roku ustalonych z wykorzystaniem danych z systemu SAP o wielkości przychodów z poszczególnych usług oraz przy uwzględnieniu obserwowanych trendów zmian zamawianych usług oraz przy uwzględnieniu obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Opisana powyżej słuszna strategia kształtowania systemu opłat przez Zarządcę jest również przychylnie oceniana przez użytkowników zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej.

Jak podkreślają w swoim piśmie z 30 marca 2015 r. Koleje Mazowieckie, przeprowadzone porównania opłat za dostęp do odcinków linii kolejowych zdają się świadczyć o rozważnym podejściu Zarządcy do sprawy ustanowienia nowego cennika. Nie zmienia to jednak faktu, że opłaty te są utrzymywane od kilku lat na bardzo wysokim poziomie. Tym nie mniej zaobserwowana obecnie, względna stabilizacja cenowa i zaniechanie stosowania skokowych zmian stawek świadczy o tym, że Zarządca w pewnym sensie reaguje i uwzględnia sygnały płynące od uczestników polskiego rynku kolejowego. Uwzględniając powyższe ustalenia Koleje Mazowieckie zauważają, że po raz pierwszy od co najmniej 3 lat projekt cennika został skalkulowany w sposób wyważony, zaś pasażerscy przewoźnicy regionalni nie są już mierzeni wg najwyższego pułapu cenowego.

Jednocześnie wyjaśnia się, że zgodnie z wolą Pro Kolej, przy weryfikacji zaproponowanych przez Zarządcę stawek, czynności podejmowane przez Prezesa UTK, w ramach jednakże nie tylko niniejszego postępowania, nie ograniczają się jedynie do odebrania oświadczenia Zarządcy o zgodności projektu stawek z art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK, jako organ administracji publicznej, w myśl art. 7 k.p.a., kieruje się zawsze ochroną powszechnie obowiązującego prawa, a analiza przedkładanych stawek jest dogłębna, wsparta licznymi wezwaniami do wyjaśnień Zarządcy w przypadku wątpliwości lub niejednoznaczności informacji Zarządcy w przekazanym materiale dowodowym.

Prezes UTK ceni sobie opinie przedstawicieli rynku kolejowego, w tym organizacji społecznych reprezentujących przewoźników kolejowych w przedmiocie systemu opłat i proponowanych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej narodowego Zarządcy i każdorazowo zaprasza do aktywnego uczestnictwa w prowadzonych postępowaniach, by lepiej poznać aktualne potrzeby i oczekiwania funkcjonujących na regulowanym przez siebie rynku. Przekazane opinie i uwagi są zawsze brane pod uwagę w toku postępowania i uwzględniane przy podejmowaniu rozstrzygnięcia sprawy.

## PODSUMOWANIE

Materiał dowodowy, zebrany w sposób wyczerpujący na potrzeby niniejszego postępowania, jak również zasięgnięta przez Prezesa UTK opinia biegłego rewidenta co do zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat przedłożonych Prezesowi UTK do zatwierdzenia, pozwoliły na wszechstronne rozpatrzenie wniosku Zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat i stwierdzenie, że stawki jednostkowe opłat, przedłożone przez Zarządcę, zostały skalkulowane w sposób nie naruszający zasad, o których mowa w art. 33 ust. 2–6 ustawy o transporcie kolejowym oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 35 tej ustawy.

Prezes UTK – kierując się dobrem publicznym, w celu kompleksowego zrozumienia sposobu kalkulacji stawek dostępu na narodowej sieci Zarządcy i zapewnienia przejrzystości systemu opłat, optymalizacji kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek oraz wypracowania instrukcji wspierającej tę kalkulację – powołał również Zespół ds. stawek, w którego pracach aktywnie uczestniczyli zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnicy kolejowi jak również przedstawiciele organizacji społecznych reprezentujących przewoźników kolejowych. Informacje o pracach Zespołu, podnoszonych zagadnieniach i występujących problemach systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Zarządcę oraz rozważania w kierunku ich rozwiązania są opublikowane na stronie internetowej Urzędu.

Warto tu także przypomnieć, że również zmiana przepisów ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzona 24 kwietnia 2014 r. w zakresie współfinansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, należycie uwzględniającego bezpieczeństwo oraz utrzymanie i poprawianie jakości usług, nakierowana jest na zachęcanie Zarządcy do szeroko pojętej restrukturyzacji działalności, poprzez m.in. planowanie inicjatyw restrukturyzacyjnych i sprawozdawanie z realizacji tych inicjatyw. Znalazło to odzwierciedlenie w wypowiedzi z 17 kwietnia 2015 r. Podsekretarza Stanu w MIR.

*W celu obniżenia kosztów działalności Spółki Zarząd PKP PLK S.A. wdrożył „Plan restrukturyzacji kosztów i zatrudnienia w PKP PLK S.A. w latach 2013-2015”. W ramach Planu realizowanych było 39 inicjatyw w 6 obszarach: utrzymanie, zakupy, prowadzenie ruchu, informatyka, finanse i kadry. Realizacja każdego z ww. obszarów nie miała negatywnego wpływu na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Między innymi skutkiem tych działań było ograniczenie w 2014 r. kosztów administracyjnych Spółki o 24 mln zł. Oszczędności zostały wykorzystane na realizację dodatkowych zadań w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.*

Na okoliczność przedkładania projektów stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach kolejnych rozkładów jazdy pociągów – przedkładana jest także każdorazowo – Instrukcja kalkulacji stawek, przeprowadzająca, w sposób jasny i jednoznaczny przez stosowany przez Zarządcę system określania stawek i wykorzystywanych w nim narzędzi.

Dbając o ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem stawek oraz o zasadność wysokości proponowanych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej pod kątem zgodności z przepisami prawa, Prezes UTK wykorzystywał również narzędzia wynikające z przepisów prawa.

Także w tym postępowaniu, na podstawie § 7 ust. 25 rozporządzenia PL, Prezes UTK skorzystał ze wsparcia eksperta zewnętrznego w osobie biegłego rewidenta KPMG, w celu pozyskania niezależnego stanowiska, co do zasadności wysokości proponowanych przez Zarządcę stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w świetle obowiązującego prawa. Przedłożony raport KPMG potwierdza określenie przez Zarządcę stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 z zachowaniem zasadności

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 102 z 118



ich wysokości we wszystkich istotnych aspektach w świetle istniejących przepisów prawa, oraz również zgodnie z przedłożoną Instrukcją kalkulacji stawek.

Powyższe działania są wyrazem prowadzonej przez Prezesa UTK polityki kształtowania transparentnego i niedyskryminacyjnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zachowującego optymalizację kosztów udostępniania tej infrastruktury, w szczególności infrastruktury kolejowej Zarządcy, stanowiącej około 98% krajowej sieci kolejowej, ma niebagatelne znaczenie dla rozwoju i konkurencyjności przewozów kolejowych w Polsce.

Należy podkreślić, że obligowane prawem zachowanie jawności, przy uwzględnieniu niezbędnej tajemnicy przedsiębiorstwa, transparentności i wszelkiej staranności przy rozstrzyganiu spraw w przedmiocie zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, jak również kompleksowe zrozumienie skomplikowanych procesów kalkulacji stawek na ogólnopolskiej sieci infrastruktury kolejowej Zarządcy, przy jednoczesnym dążeniu do optymalizacji kosztów udostępniania tej infrastruktury oraz stabilizacji systemu opłat – jest wyrazem stałych intencji Prezesa UTK.

Oparcie się zaś w trakcie prowadzonego postępowania na przepisach zarówno krajowych oraz unijnych, do czego zobowiązuje członkostwo w UE, sprzyja realizacji opisanej powyżej polityki regulacyjnej Prezesa UTK. Podobne stanowisko wyraził też Podsekretarz Stanu w MIR, stwierdzając:

*Przyjęty przez Zarządcę model wdrożenia przepisów unijnych ma pozytywne aspekty takie jak zaistnienie realnej konkurencji w zakresie przewozu towarów koleją. Obecnie liczba kolejowych przewoźników towarowych przekroczyła już 80, co przyczynia się do obniżenia kosztów transportu koleją i przejmowania ładunków z transportu drogowego. Do kalkulacji opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej obecnie nie wlicza się kosztów inwestycji. Tym samym, finansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową przez samorzady województw nie wpływa na obniżenie opłat. Jednocześnie opłaty te zależą od kosztów niezbędnych na utrzymanie infrastruktury, które są istotnie powiązane ze standardem oferowanym przewoźnikom. Naturalną konsekwencją podniesienia jakości infrastruktury jest więc podniesienie opłat za korzystanie z niej. (tak: Podsekretarz Stanu w MIR, 17 kwietnia 2015 r.).*

Jednakże należy mieć na względzie, że w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-512/10, PKP PLK S.A. od grudnia 2013 r. zmieniła zasady ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. W wyniku przedmiotowej zmiany przychody Spółki z tytułu udostępniania infrastruktury w 2014 r. zmalały o ok. 500 mln zł, a kwota ta została zrekompensowana dofinansowaniem z budżetu państwa, tym samym, wyrok nie miał wpływu na sumaryczne przychody zarządcy infrastruktury. Wprowadzenie obniżek opłat nie wynikało bezpośrednio z wyroku. W jego sentencji nigdzie nie wspomniano o zawyżonych opłatach, a jedynie o złej metodologii ustalania stawek opłat za udostępnianie infrastruktury, dlatego też nie można uznać, że we wcześniejszych latach przewoźnicy kolejowi ponosili zawyżone opłaty. (tak: Podsekretarz Stanu w MIR, 17 kwietnia 2015 r.).

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek w ramach rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia PL) za ostatni zakończony rok obrotowy (2014), przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji (§ 7 ust. 8 rozporządzenia PL), jak również przyjęta praca eksploatacyjna wykonana w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, uwzględniająca przewidywane zmiany w 2016 r., przy zastosowaniu przedstawionej w niniejszej decyzji metodologii kalkulacji stawek – przyczyniły się do niskiego wzrostu (1,3%) średniej stawki jednostkowej opłaty

podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, niższego niż zmiana planowanych wskaźników inflacji na lata 2015-2016 (3,5%).

Warto też zauważyć, że obniżenie stawek za dostęp i korzystanie z peronów, dopełniające usługę minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, które zaproponował Zarządca przy realizacji przewozów pasażerskich, stymulują rozwój przewozów kolejowych osób, realizowany również w ramach usług publicznych znajduje pełne uznanie Prezesa UTK.

Kierując się powyższymi przesłankami Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu materiał dowodowy przedłożony przez Zarządcę, obejmujący wniosek Zarządcy, w tym Zasady kalkulacji stawek, jak również Instrukcję kalkulacji stawek w części nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa, jako że przepisy prawa powszechnie obowiązującego nie zobowiązują bowiem zarządców infrastruktury kolejowej do upubliczniania wszystkich elementów kalkulacji stawek jednostkowych opłat przedkładanych do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Co więcej, należy zauważyć, że w myśl art. 32 ust. 5 dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury kolejowej wykazuje w regulaminie sieci, rozumianym tu jako Regulamin Zarządcy, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej. Z powyższego wynika intencja ustawodawcy – także na poziomie europejskim, którą każde państwo członkowskie UE musi respektować na gruncie wewnątrznie stosowanych praktyk – co do ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa zarządcy infrastruktury kolejowej, powodowanej ryzykiem, jakie może przynieść naruszenie tajemnicy przedsiębiorstwa. Powyższe potwierdzają normy prawa krajowego, opisane wcześniej w niniejszej decyzji, skonkretyzowane w przepisie art. 11 ust. 4 uznk.

Warto tutaj przypomnieć, że przy zachowaniu opisanych powyżej zasad, podobnie jak w latach ubiegłych, podmioty rynku kolejowego zostały zaproszone do wypowiedania się na temat opublikowanych materiałów, dotyczących określenia proponowanych przez Zarządcę stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

Zaś Stronom postępowania, z mocy art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., zapewniono, podobnie jak w postępowaniach o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat przedkładanych przez Zarządcę w ostatnich kilku latach, prawo do aktywnego uczestnictwa w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedania się, co do materiałów zgromadzonych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów – o czym Strony były informowane na piśmie i z którego to prawa Strony aktywnie korzystały, z zastrzeżeniem jednakże informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa. Powyższe potwierdzają również dokumenty zgromadzone w sprawie, wymienione powyżej, jako materiał dowodowy sprawy.

Na podstawie przeprowadzonego w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy postępowania administracyjnego, a także powołując się na powyższą opinię biegłego rewidenta, Prezes UTK uznał, że przedstawiony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie narusza zasad określania tych stawek, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 ustawy o transporcie kolejowym.

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia PL, sporządzone zostały, zgodnie z treścią wniosku, na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym i aktualnie obowiązującego rozporządzenia PL niezwłocznie. Powyższe wskazuje na spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącej, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty

dotatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

W myśl § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Zarządca przedłożył projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2015/2016 wraz z kalkulacją ich wysokości.

Wypełniając obowiązek określony w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej:

- a) Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.
- b) Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.
- c) Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii dla pociągów pasażerskich i towarowych obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. (projekt).
- d) Wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. (projekt).

Dodatkowo, w publikowanym Regulaminie Zarządca przedstawił informacje dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz wysokości marży stosowanej przy ustalaniu opłat za usługi dodatkowe.

Zastosowana metodologia określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej opisana została w przedłożonej przez Zarządcę Instrukcji stawek jednostkowych obejmującej szczegółowy opis kalkulacji kosztów stanowiących podstawę do wyznaczania stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów i informacje o przyjmowanych kosztach oraz pracy eksploatacyjnej według rodzaju usług. Wynikiem przeprowadzonych kalkulacji, zgodnie ze stwierdzeniem Zarządcy w Instrukcji kalkulacji stawek, są projekty stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Instrukcja kalkulacji stawek, zdaniem Prezesa UTK, zwiększa transparentność systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz przewidywalność kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych. Należy zauważyć, że przedmiotowa Instrukcja została dołączona do akt niniejszego postępowania, celem wglądu, przy uwzględnieniu zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa.

Należy podkreślić, że za działaniami Zarządcy w kierunku stabilizacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przemawia fakt, że projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp w ramach rjp 2015/2016 powstał przy zachowaniu dotychczasowych zasad kategoryzacji linii oraz przyjętych ustaleń dotyczących przedziałów mas brutto pociągów.

Zasady kategoryzacji linii kolejowych opisane są w publikowanej instrukcji kalkulacji stawek.

Należy zauważyć, że struktura przedziałów mas brutto pociągów, jak również wielkość ostatniego przedziału masy brutto pociągów towarowych  $M \geq 3000$  ton w ramach rjp 2015/2016

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 105 z 118

nie zmieniała się, spełniając oczekiwania przewoźników kolejowych zgodnie z przeprowadzonymi konsultacjami z 13 września 2013 r. Utrzymanie dotychczasowej struktury przedziałów mas brutto pociągów umożliwi przewoźnikom kolejowym planowanie kosztów oraz optymalizację wykorzystania taboru przy niewielkim ryzyku błędnego planowania.

Powyższe świadczy o realizowaniu przez Zarządcę polityki stabilizacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniającej jednakże zasady określania ich wysokości wynikające z przepisów prawa, w szczególności rozporządzenia PL oraz wpłata się w intencje Prezesa UTK nakierowane na stabilizację rynku kolejowego i wzrost jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu.

Mając na względzie dominujący charakter Zarządcy na rynku zarządców infrastruktury w Polsce z uwagi na zarządzanie narodową siecią linii kolejowych, stanowiącą strategiczny element systemu transportowego w Polsce i w Europie, a także kierując się interesem publicznym, transparentnością systemu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych oraz sprawnym przeprowadzeniem niniejszego postępowania administracyjnego, Prezes UTK poinformował na stronie internetowej Urzędu o złożeniu przez Zarządcę wniosku wraz z możliwością pobrania projektów stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 oraz Zasad kalkulacji stawek. Prezes UTK zwrócił się równocześnie do zainteresowanych stron z prośbą o przesyłanie uwag i opinii w terminie do 27 marca 2015 r. Przedstawione opinie i stanowiska zostały uwzględnione w trakcie weryfikacji niniejszej sprawy.

Weryfikacja wniosku Zarządcy pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, przyjmowania kosztów, a także pracy eksploatacyjnej w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ilości usług w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – nie stoją w kolizji z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, jako sumę części zależnej od kategorii linii kolejowej i części zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Powyższe nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, stanowiącym, 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.

Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej. Jako, że nie określono w Regulaminie wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w związku z nieprzeprowadzeniem badań rynku przewozów w celu ustalenia tego składnika, w wyniku czego przyjęto wartość tego składnika dla wszystkich rodzajów przewozów na poziomie 0 zł.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, który stanowi, że w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL (dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym lub których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych), zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 106 z 118



badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Jednocześnie w Zasadach kalkulacji stawek załączonych do wniosku Zarządca oświadczył, że stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, zostały skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

W konsekwencji powyższego stwierdza się, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, stanowiącą, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników zależnych od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, w tym rodzaju wykonywanych przewozów, o których mowa w 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/pokm.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ten sposób, że rosną one wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągów, co stanowi o spełnieniu obowiązku § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Należy przy tym podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych, stanowiącą, że stawki dostępu rosną wraz ze wzrostem parametru kategorii linii, do alokacji niektórych kosztów, w tym: diagnostyka i utrzymanie torów z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa – Zarządca, podobnie jak przy kalkulacji stawek w ramach rjp 2014/2015, posłużył się wzorem prof. H. Bałucha, służącym do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych. Wykorzystanie powyższego wzoru świadczy również o staraniach Zarządcy w kierunku zapewnienia transparentności i przewidywalności opracowywania projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp z infrastruktury kolejowej, jako że wzór ten jest znany przewoźnikom kolejowym od czasu zaprezentowania go podczas jednego ze spotkań Zespołu ds. stawek, powołanego przez Prezesa UTK.

Wyżej wymienione stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy spełniając tym samym przesłankę określoną w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącą, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej 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.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej określone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi w ramach rjp 2015/2016 w porównaniu do rjp 2014/2015 rosną średnio o 1,3%, przy czym więcej dla pociągów pasażerskich (2%) niż dla pociągów towarowych (0,7%). Wskazane wzrosty stawek nie są jednak wyższe od wskaźnika inflacji (2,3%) prognozowanego na 2016 r. Należy również zauważyć, że stosowanie się do przepisów wprowadzonych rozporządzeniem PL usztywnia proces kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przez Zarządcę, w szczególności w zakresie sposobu przyjmowania kosztów minimalnego

dostępu do infrastruktury kolejowej, wykluczając czynniki mogące mieć wpływ na przyjmowane do kalkulacji koszty, takie jak trendy i inne zdarzenia.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednich, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, baza kosztów na 2016 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została wyznaczona w oparciu tylko o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów, w tych częściach, w jakich są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami. W związku z nieposiadaniem przez Zarządcę właściwych narzędzi do określenia kosztów amortyzacji wynikającej z faktycznego zużycia składników infrastruktury jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Zarządca nie włączył tych kosztów do kalkulacji stawek, zarówno w przypadku usługi minimalnego dostępu jak i usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Przyjęta baza kosztowa została poddana głębokiej analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów, dla których ustalono wysokość udziału kosztów bezpośrednich.

Powyższe świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6, 7 rozporządzenia PL, jako, że zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się tę 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 i prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Natomiast, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych kosztów finansowych i pośrednich.

Jednocześnie, zgodnie z treścią wniosku, Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjął koszty bezpośrednie wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) z wykorzystaniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanych wskaźników inflacji.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, zgodnie z którą planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednich, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (pkt 1) oraz planowanych wskaźników inflacji (pkt 2).

W związku z wprowadzonymi zmianami w zakresie finansowania Zarządcy, zgodnie z pismem MIR z 18 lutego 2015 r., planowana na 2016 r. wysokość środków publicznych przeznaczonych na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej wynosi 0 zł. Skutkowało to niezmnieszeniem wyżej wymienionych kosztów, a w konsekwencji opłat i było zgodne z § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, w myśl którego planowana wysokość kosztów bezpośrednich, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Należy zauważyć, że przepisy prawa nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zastosowana przez Zarządcę indywidualna metodyka wyznaczenia planowanej pracy eksploatacyjnej określonej z wykorzystaniem wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej – podobnie jak koszty – w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym 2014, pomniejszonej o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego oraz na liniach kolejowych o szerokości torów 1520 mm, przy uwzględnieniu analizy danych o wykonanej pracy w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 15 lutego 2015 r. oraz przewidywanych zmian w 2016 r., nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wpłata się w spełnienie przesłanki art. 6 uor.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, 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 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, ustalonych odrębnie dla rodzajów usług w ramach świadczenia dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Jak wskazano we wniosku Zarządcy, jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, koszty, jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu, Zarządca pogrupował pozycje kosztów w kategorii, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednich. Tak wyodrębnione koszty bezpośrednie zostały tylko urealnione wskaźnikami (tak jak w przypadku usługi minimalnego dostępu). W przypadku jednak, gdzie stawka wzrosłaby znacząco, jak dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, Zarządca wykazał prorokowe działanie, nie kolidujące z przepisami prawa, stosując do kalkulacji planowane w ramach rjp 2013/2014 koszty bezpośrednie, przeindeksowane wskaźnikiem inflacji tylko dla 2015 r.

W przypadku usługi dostępu i korzystania z peronów nastąpił spadek stawek jednostkowych dla poszczególnych kategorii i podkategorii stacji i przystanków osobowych w przypadku niemal wszystkich kategorii stacji i przystanków z wyłączeniem największych stacji pasażerskich, lit. A, z którymi wiąże się zapewnienie i utrzymanie wysokiego standardu, nastąpił dużo większy spadek liczby postojów w stosunku do kosztów. Podobnie w przypadku stawek jednostkowych za informowanie podróżnych wystąpił wzrost ze względu na mniejszą liczbę postojów przy zachowaniu kosztów na podobnym poziomie.

Należy zauważyć, że specyfika usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów implikuje jednak wysokie koszty bezpośrednie, pomimo opisanych powyżej zabiegów Zarządcy w celu ich optymalizacji.

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami jak również wpłata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

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

Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ze względu na nieuregulowanie prawem sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaproponował indywidualną metodykę określania ilości planowanych usług. W ślad za tym, Zarządca ustalił koszty w oparciu o ich wykonanie w tym samym roku obrotowym (2014) jak w przypadku ilości wykonanych usług, uwzględniając jednakże obserwowane trendy zmian zamawianych usług.

Uznaje się, że przyjęta metodyka określenia ilości usług dla każdego rodzaju usług nie jest wadliwa dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Odnosząc się do przedłożonych przez Zarządcę opłat dodatkowych, Prezes UTK uznał, że stawki spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia PL.

Stwierdza się, że zaproponowane przez Zarządcę stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej wraz ze sposobem ich kalkulacji – wypełniają opisane powyżej zasady ich określania – w świetle obowiązującego prawa.

Zastosowanie się Zarządcy do przywołanych, w niniejszej decyzji, krajowych oraz unijnych norm prawnych zostało zaprezentowane na różnych nośnikach przekazu, a obszerny materiał dowodowy Zarządcy, zgodnie z art. 9 k.p.a., zawiera niezbędne i wyczerpujące informacje dotyczące w szczególności danych ekonomicznych i bardzo rozbudowanego inżynierskiego systemu obliczeniowego, zapewniających sposób kalkulacji stawek i ich wysokości, bez naruszenia obowiązującego prawa.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa z zakresu zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Uwzględniając powyższe Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, podjął decyzję jak w sentencji i zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe 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.

#### POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z 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.

z up. Prezesa  
Urzędu Transportu Kolejowego

IGNACY GÓRA  
WICEPREZES URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 110 z 118



Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach rjp 2015/2016
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie z urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach rjp 2015/2016
3. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016

Otrzymują:

1. **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

2.



**Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego**  
Al. Jerozolimskie 125/127  
02-017 Warszawa

3.



**Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych**  
ul. Lwowska 6/2  
00-658 Warszawa

4. **Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**  
ul. Trębacka 4  
00-074 Warszawa
5. **Fundacja „Pro Kolej”**  
ul. Jasna 15  
00-003 Warszawa

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP  
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

**1. Stawki dla odcinków linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej**

Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	2,09	3,05	4,16
60≤M<120	2,31	3,29	4,43
120≤M<180	2,61	3,62	4,81
180≤M<240	2,95	3,99	5,23
240≤M<300	3,32	4,40	5,70
300≤M<360	3,69	4,81	6,16
360≤M<420	3,99	5,13	6,53
420≤M<480	4,28	5,45	6,90
480≤M<540	4,67	5,88	7,38
540≤M<600	5,02	6,26	7,82
600≤M<660	5,35	6,62	8,23
660≤M<720	5,66	6,96	8,62
720≤M<780	5,98	7,31	9,02
780≤M<840	6,34	7,71	9,47
840≤M<900	6,67	8,07	9,89
M≤900	7,18	8,64	10,53

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	2,09	3,05	4,16
60≤M<120	2,31	3,29	4,43
120≤M<180	2,61	3,62	4,81
180≤M<240	2,95	3,99	5,23
240≤M<300	3,32	4,40	5,70
300≤M<360	3,69	4,81	6,16

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

360≤M<420	3,99	5,13	6,53
420≤M<480	4,28	5,45	6,90
480≤M<540	4,67	5,88	7,38
540≤M<600	5,02	6,26	7,82
600≤M<660	5,35	6,62	8,23
660≤M<720	5,66	6,96	8,62
720≤M<780	5,98	7,31	9,02
780≤M<840	6,34	7,71	9,47
840≤M<900	6,67	8,07	9,89
900≤M<1000	7,18	8,64	10,53
1000≤M<1100	7,69	9,19	11,16
1100≤M<1200	8,12	9,66	11,70
1200≤M<1300	8,73	10,33	12,46
1300≤M<1400	9,30	10,96	13,18
1400≤M<1500	9,89	11,61	13,91
1500≤M<1600	10,35	12,11	14,48
1600≤M<1700	10,97	12,79	15,26
1700≤M<1800	11,48	13,35	15,90
1800≤M<1900	12,08	14,01	16,65
1900≤M<2000	12,58	14,55	17,27
2000≤M<2100	13,20	15,23	18,05
2100≤M<2200	13,68	15,76	18,65
2200≤M<2300	14,27	16,41	19,39
2300≤M<2400	14,80	16,99	20,05
2400≤M<2500	15,38	17,62	20,77
2500≤M<2600	15,80	18,08	21,30
2600≤M<2700	16,42	18,76	22,07
2700≤M<2800	16,90	19,30	22,68
2800≤M<2900	17,50	19,96	23,43
2900≤M<3000	17,99	20,49	24,04
M≤3000	18,21	20,73	24,31

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 113 z 118

## 2. dla odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

### Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,57	3,59	4,80	6,83	8,33
60≤M<120	2,79	3,83	5,07	7,17	8,74
120≤M<180	3,09	4,16	5,44	7,65	9,31
180≤M<240	3,42	4,53	5,86	8,19	9,96
240≤M<300	3,80	4,94	6,33	8,79	10,67
300≤M<360	4,17	5,34	6,80	9,37	11,37
360≤M<420	4,47	5,67	7,16	9,84	11,94
420≤M<480	4,76	5,99	7,53	10,31	12,49
480≤M<540	5,15	6,41	8,02	10,93	13,23
540≤M<600	5,49	6,80	8,45	11,48	13,89
600≤M<660	5,83	7,16	8,87	12,01	14,52
660≤M<720	6,13	7,50	9,25	12,50	15,11
720≤M<780	6,45	7,85	9,65	13,01	15,72
780≤M<840	6,81	8,24	10,10	13,58	16,40
840≤M<900	7,15	8,61	10,52	14,11	17,04
M≥900	7,66	9,17	11,16	14,93	18,01

### Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,57	3,59	4,80	6,83	8,33
60≤M<120	2,79	3,83	5,07	7,17	8,74
120≤M<180	3,09	4,16	5,44	7,65	9,31
180≤M<240	3,42	4,53	5,86	8,19	9,96
240≤M<300	3,80	4,94	6,33	8,79	10,67
300≤M<360	4,17	5,34	6,80	9,37	11,37
360≤M<420	4,47	5,67	7,16	9,84	11,94
420≤M<480	4,76	5,99	7,53	10,31	12,49
480≤M<540	5,15	6,41	8,02	10,93	13,23
540≤M<600	5,49	6,80	8,45	11,48	13,89
600≤M<660	5,83	7,16	8,87	12,01	14,52
660≤M<720	6,13	7,50	9,25	12,50	15,11

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 114 z 118



720≤M<780	6,45	7,85	9,65	13,01	15,72
780≤M<840	6,81	8,24	10,10	13,58	16,40
840≤M<900	7,15	8,61	10,52	14,11	17,04
900≤M<1000	7,66	9,17	11,16	14,93	18,01
1000≤M<1100	8,16	9,73	11,79	15,73	18,97
1100≤M<1200	8,60	10,20	12,33	16,42	19,79
1200≤M<1300	9,21	10,87	13,09	17,39	20,95
1300≤M<1400	9,78	11,50	13,81	18,30	22,04
1400≤M<1500	10,37	12,14	14,54	19,24	23,16
1500≤M<1600	10,82	12,64	15,11	19,96	24,02
1600≤M<1700	11,44	13,32	15,89	20,95	25,2
1700≤M<1800	11,96	13,89	16,54	21,77	26,19
1800≤M<1900	12,56	14,54	17,28	22,72	27,32
1900≤M<2000	13,05	15,09	17,90	23,51	28,26
2000≤M<2100	13,68	15,77	18,68	24,50	29,44
2100≤M<2200	14,15	16,30	19,28	25,26	30,36
2200≤M<2300	14,75	16,95	20,02	26,21	31,49
2300≤M<2400	15,28	17,53	20,68	27,04	32,48
2400≤M<2500	15,85	18,16	21,40	27,96	33,58
2500≤M<2600	16,27	18,62	21,93	28,63	34,38
2600≤M<2700	16,89	19,30	22,70	29,62	35,56
2700≤M<2800	17,38	19,83	23,31	30,39	36,48
2800≤M<2900	17,98	20,49	24,06	31,35	37,63
2900≤M<3000	18,47	21,03	24,67	32,12	38,55
M≤3000	18,69	21,27	24,94	32,47	38,97

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 115 z 118

Załącznik Nr 2 do Decyzji Prezesa UTK  
Nr DRRK-WKL.730.2.2015.JG

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA KORZYSTANIE  
Z URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW  
NA SIECI PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]			
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km przejazdu	1,00			
2	Dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:					
	a)	korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	5,55		
	b)	dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, w tym:				
	b1)	dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach o kategoriach oznaczonych w wykazie stacji i przystanków literami A - E:				
	Kategoria stacji i przystanków			Podkategoria stacji i przystanków uwzględniająca stan i wyposażenie peronów [zł/postój]		
				I	II	III
	b1.1)	stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. B)	postój	0,72	0,88	1,37
	b1.2)	pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. E)	postój	0,93	1,13	1,76
	b1.3)	stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. D)	postój	1,21	1,47	2,30
	b1.4)	stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. C)	postój	1,96	2,39	3,73
	b1.5)	największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. A)	postój	2,60	3,16	4,93
	b2)	informowanie podróżnych, w tym:		[zł/postój]		
	b2.1)	wygłaszanie komunikatów megafonowych	Kat. B	1,20		
			Kat. E	0,77		
Kat. D			0,87			
Kat. C			2,39			
Kat. A			4,03			
b2.2)	wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	Kat. B	1,36			
		Kat. E	0,88			

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 116 z 118

		Kat. D	0,98
		Kat. C	2,83
		Kat. A	4,53
	c)	dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym:	
	c1)	lokomotywy luzem i autobusy szynowe	km przejazdu 0,95
	c2)	pozostałe pojazdy kolejowe z napędem i składy manewrowe	km przejazdu 3,58
3	Dostęp do terminali kolejowych dla pociągów towarowych, w tym dla:		
	a)	pojazdów kolejowych luzem	km przejazdu 1,06
	b)	pociągów lub składów manewrowych	km przejazdu 6,80
4	Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe		rozrządzony wagon 14,31
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów		pociąg 65,66
6	Korzystanie z torów postojowych		godz./tor 1,14
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych		godz./tor 12,27

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 117 z 118

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH ZA KORZYSTANIE  
Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
5	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym: 1. opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:		
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	opracowanie	81,51
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	opracowanie	524,92
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	opracowanie	1 325,34
	2. czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków	godz.	31,34
6	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 23 ust. 1 Regulaminu*	godz.	53,65
7	Opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągu	pockm	0,26
8	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	strona	4,92

\* – Regulamin