

Warszawa, dnia 24 lipca 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.5.2015.MS

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o.o.

ul. Morska 350A
81-002 Gdynia

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa”, i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 33 ust. 7, 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „utk”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście z siedzibą w Gdyni, z dnia 12 marca 2015 r. Nr SKMDI 1.070.01.15, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 12 marca 2015 r. Nr SKMDI 1.070.01.15 przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, 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 utk,**
- II. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk.**

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek z dnia 12 marca 2015 r. Nr SKMDI 1.070.01.15 przedłożony przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwaną dalej „Zarządcą”, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”, uzupełniony

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 32

pismami z dnia 9 kwietnia 2015 r., Nr SKMDI 1.070.03.15 i z dnia 28 maja 2015 r. Nr SKMDI1.070.4.15, zwany dalej „wnioskiem”.

2. Odpis z Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 18 marca 2015 r. Nr 0000076705;
3. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 23 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.3.MS;
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 30 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.4.MS;
5. Raport o inflacji – marzec 2015 r. Rada Polityki Pieniężnej, zwany dalej „Raportem NBP”,
(link:https://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/raport_marzec_2015.pdf);
6. Pismo Prezesa UTK z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.6.MS;
7. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.8.MS;
8. Pismo Prezesa UTK z dnia 25 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.9.MS;
9. Pismo Prezesa UTK z dnia 27 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.10.MS;
10. Pismo Zarządcy z dnia 28 maja 2015 r. Nr SKMDI1.070.4.15;
11. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.14.MS.

Zarządca, wypełniając przepis art. 33 ust. 7 pkt 2 utk, przedłożył przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 utk) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 utk) na rjp 2015/2016 wraz z ich kalkulacją, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”.

Pismem z dnia 23 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.3.MS, Prezes UTK, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 utk, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2015/2016.

Pismem z dnia 30 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.4.MS wezwał Zarządcę do poprawy wniosku oraz udzielenia dodatkowych informacji. W odpowiedzi, pismem z dnia 9 kwietnia 2015 r. Nr SKMDI 1.070.03.15, Zarządca przedstawił żądane wyjaśnienia.

Następnie, pismami z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.6.MS oraz z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.8.MS, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 25 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.9.MS, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się, co do materiałów zebranych w sprawie a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Pismem z dnia 27 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.10.MS, Prezes UTK wezwał Zarządcę do doprecyzowania wniosku w zakresie projektu stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Pismem z dnia 28 maja 2015 r. Nr SKMDI1.070.4.15 Zarządca przedłożył stosowne informacje.

Następnie, pismem z dnia 8 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.5.2015.14.MS, Prezesa UTK poinformował Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia sprawy.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 kpa, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 kpa, organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Na podstawie art. 14 ust. 4 utk do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 utk stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

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

Przepis art. 33 ust. 2 utk stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio poniesionych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

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

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, przyjmuje wartość 0 zł/pocmk w odniesieniu do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a utk;
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

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

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

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

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

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR traktuje, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, zwaną dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

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

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

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

Stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1) projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do utk;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2–6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016.

Zarządca zarządza linią kolejową Nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 31,084 km. Jest to linia według klasyfikacji przewozów pierwszorzędna, wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, normalnotorowa, dwutorowa, zelektryfikowana napięciem 3000 V prądu stałego.

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

Koszty całkowite, związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej za 2014 r. w odniesieniu do opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej wyniosły [REDAKTOWANO], z czego koszty minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej stanowią [REDAKTOWANO] ([REDAKTOWANO]), zaś koszty dostępu do urządzeń [REDAKTOWANO] [REDAKTOWANO] w tym korzystanie z peronów [REDAKTOWANO] i korzystanie z torów postojowych [REDAKTOWANO].

Planowana na 2016 r. baza kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”, przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 6 z 32

zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w ramach rjp 2015/2016 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014 r.);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (w przypadku minimalnego dostępu);
- 3) planowanych wskaźników inflacji;
- 4) wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach pośrednich.

Zgodnie z pismem Zarządcy z dnia 28 maja 2015 r. Nr SKMDI1.070.4.15, udział kosztów bezpośrednio ponoszonych dla świadczonych usług wynoszą odpowiednio:

- 1) dla opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – 90,96%;
- 2) dla opłaty podstawowej za dostęp do peronów – 84,46%;
- 3) dla opłaty za dostęp do torów postojowych – 82,38%.

Powyższe wielkości obliczone zostały na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych dla następujących kategorii kosztów:

- 1) amortyzacja;
- 2) utrzymanie i remonty infrastruktury;
- 3) prowadzenie ruchu pociągów.

Ad. 1)

Z wykonania kosztów z 2014 r. wyłączone zostały następujące koszty:

- a) funkcjonowania Straży Ochrony Kolei SKM, w całości;
- b) zarządu i administracji, w całości;
- c) amortyzacji, w części niewynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- d) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- e) prowadzenia ruchu pociągów, w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, stanowiącej, że do kosztów bezpośrednio ponoszonych, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty: administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowe, pośrednie.

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, uwzględniany przy planowaniu kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustalono jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku, jednocześnie ostatnim roku obrotowym.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 7 z 32

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres przyjmowany do obliczeń	Okres	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

Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2014 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z wnioskiem, wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie planowanej inflacji, zgodnie z Raportem NBP.

Planowane wskaźniki inflacji na 2015 r. i 2016 r. przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2015 r.	2016 r.
CPI – dynamika średnioroczna	99,5%	100,9 %

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

Ad. 4)

Koszty bezpośrednio ponoszone stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zostały obliczone na podstawie współczynników (U) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich. Współczynniki (U) ustalone zostały oddzielnie dla każdego rodzaju usługi podstawowej. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów wynikających z wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, stanowiącego, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat

wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

Powyżej wskazane zasady, zgodnie z wnioskiem, obowiązują również dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Za uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, przyjęto część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co jest zgodne z art. 33 ust. 2 utk. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązków określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

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

wraz z kalkulacją ich wysokości.

B. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do utk w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty opisane w pkt 1 i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Planowana baza kosztów bezpośrednich na 2016 r. – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2015/2016 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji (§ 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR) oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (§ 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR) przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych (§ 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk).

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 32

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczony jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się o północy w sobotę 13 grudnia 2015 r. i liczby dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym (2014 r.), wynosi 0,99726.

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

W ślad za informacją złożoną przez Zarządcę we wniosku, zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się wyłącznie na wskaźnikach inflacji ujętych w Raporcie NBP, które kształtują się na następującym poziomie: inflacja CPI 2015 – 99,5%, inflacja CPI 2016 – 100,9%.

Stwierdza się więc, że Zarządca uwzględniając wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, spełnił przesłankę określoną przywołanym przepisem.

Koszty bezpośrednio ponoszone, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie wskaźników U wyznaczonych dla wyodrębnionych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji 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 MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk.

W opisanej we wniosku bazie kosztowej, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, współczynnik (U) dla kosztów bezpośrednio ponoszonych wynosi 90,96%.

Baza kosztów bezpośrednio ponoszonych obejmuje trzy kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury, prowadzenia ruchu kolejowego, amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami.

Działania powyższe wpłatają się zatem w spełnienie przesłanki, określonej przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, który traktuje, że do kosztów bezpośrednio ponoszonych, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w rezultacie prowadzenia przewozów pociągami.

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

Stosując się do przepisów rozporządzenia MIR Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 10 z 32

Zarządca, przedstawił w ujęciu tabelarycznym, wielkości wykonanych kosztów w 2014 r. oraz kosztów bezpośrednich stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

Koszty całkowite, związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej za 2014 r. w odniesieniu do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyniosły [redacted]. Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 i planowanych na rjp 2015/2016, ich zmianę i udziały planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 [zł]	Plan rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do Wykonania 2014	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę kosztów
Koszty bezpośrednie, w tym:	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
koszty bezpośrednio ponoszone, w tym:	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów,	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
prowadzenie ruchu pociągów	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Analiza przedstawionych powyżej kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp 2015/2016 w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2014 r., będzie nieznaczny i będzie zbliżony do planowanego wskaźnika inflacji, ustalonego w projekcie ustawy budżetowej na 2016 r.

Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jedynie części kosztów związanych z tą usługą, jako bezpośrednio ponoszonych w rezultacie wykonywania przewozów pociągami, wypełnia zatem obowiązek nałożony przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk.

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

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2015/2016 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym 2014,
- 2) struktury pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 odpowiadającej strukturze rjp 2014/2015.

Przy braku uregulowań prawnych, planowanie pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016 w oparciu o pracę eksploatacyjną wykonaną w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek. Powyższe działania Zarządcy wplatają się ponadto w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 330, z późn. zm.), zwanej dalej „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.

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

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pracę eksploatacyjną z wykorzystaniem:

1. wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym 2014,
2. struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym 2014.

Następnie, planowana na rjp 2015/2016 praca eksploatacyjna została przypisana dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów.

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

Przedział masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2015/2016 [pocmk]	Struktura planowanej pracy eksploatacyjnej [%]
0<m≤150	██████	████
150<m≤250	██████	████
250<m≤350	██████	████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 32

350<m≤600	■	■
m>600	■	■
Razem	■	■

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

3.1. Różnicowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl z art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu pasażerskiego.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę tylko jednej kategorii linii kolejowej, stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została ustalona jako suma części stawki wynikającej z rodzaju wykonywanych przewozów oraz części stawki wynikającej z kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągu, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej, w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR.

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

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, 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 MIR.

Zarządca zestawiał stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w dwóch tablicach – oddzielnie dla stawek z uwzględnieniem składnika związanego z rodzajem przewozów wynoszącego 0 zł/pockm i dla składnika różnego od 0 zł/pockm – w których poszczególne kolumny dotyczą kategorii linii kolejowej, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, że w myśl art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, opłata ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i stawki właściwej

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 13 z 32

dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu, w tym planowanej całkowitej masy brutto pociągu, określonego w przydzielonej trasie pociągu.

Dla pociągów pasażerskich o masie większej niż 600 ton, przyjmowana do ustalenia opłaty masa pociągu zaokrąglana jest do 600 ton.

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

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

1. przypisał planowaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 2.1., wyrażoną w pockm do poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów,
2. przyjął do kategoryzacji linii kolejowej, o której mowa w pkt 3.2.1., maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną wynoszącą 70 km/godz. i średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów /dobę,
3. uwzględnił pozycje i kategorie kosztowe, o których mowa w pkt 1.1. niniejszej decyzji,
4. ustalił do wszystkich grup kosztowych współczynnik U stanowiący udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach pośrednich związanych z ruchem kolejowym,
5. zastosował nośnik alokacji kosztów w postaci pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm.

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, zarządca stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, ustala jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustalono jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej. Z uwagi na fakt, że linia kolejowa Nr 250 posiada jednolitą kategorię na całej długości czynnikiem różnicującym składnik stawki zależny od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jest jedynie masa brutto pociągu.

Następnie wyznaczony został współczynnik β przy założeniu, że suma iloczynów (ilości pockm w danym przedziale masy brutto, wartości granicznej przedziału masy brutto i współczynnika β) musi być równa zakładanej na 2016 r. wielkości kosztów bezpośrednich stanowiących rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy we wniosku wraz z uzupełnieniem, skalkulowane zostały w taki sposób, aby pozyskane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów na poziomie 0 zł/pockm. Powyższe stanowi o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

3.2.1. Kategoryzacja linii kolejowych

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 32

Z treści wniosku wynika, że Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej Nr 250 na podstawie dwóch parametrów: dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe (70 km/godz.) i średniodobowego natężenia ruchu pociągów (195 pociągów/dobę). Ustalona kategoria została oznaczona symbolem „1” i jest stała na całej długości linii.

Linie kolejową charakteryzują podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne:

1. maksymalna prędkość – 70 km/godz.,
2. dopuszczalny nacisk osi:
 - na całej długości linii kolejowej Nr 250 wynosi 221 kN/os tj. 22,5 tony/oś;
 - na torach stacyjnych stacji Gdynia Cisowa Postojowa wynosi zasadniczo 221/kN/ś, czyli 22,5 tony/oś, z wyjątkiem toru 151, 204 i 205, gdzie dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 148,72 kN/oś, czyli 15,2 tony/oś;
3. średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów/dobę.

Linie kolejową Nr 250 zakwalifikowano jako linię pierwszorzędą, ze względu na obciążenie przewozami T [Tg/rok] i przeznaczono wyłącznie do przewozów pasażerskich.

3.2.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca pozostawił 5 identycznych przedziałów mas brutto pociągów, jak przy kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp w ramach rjp 2014/2015.

Tablice cennikowe, zamieszczone we wniosku, zostały opracowane dla 1 kategorii linii kolejowej oraz dla 5 przedziałów całkowitej masy brutto pociągu pasażerskiego: $0 < m \leq 150$ ton, $150 < m \leq 250$ ton, $250 < m \leq 350$ ton, $350 < m \leq 600$ ton, $m > 600$ ton.

Przyjęte, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, masy brutto pociągu dla poszczególnych przedziałów przedstawiono w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto [t]	Masa do wyznaczenia stawek w przedziałach [t]
$0 < m \leq 150$	150
$150 < m \leq 250$	250
$250 < m \leq 350$	350
$350 < m \leq 600$	600
$m > 600$	850

3.3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 15 z 32

3.3.1. Określenie części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu bez uwzględnienia składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Z przedstawionej we wniosku informacji dotyczącej kalkulacji stawek jednostkowych wynika, że przy określaniu części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, wyznaczono współczynnik β zakładając, że suma wyrażen: ilość pockm * wartość graniczna masy * współczynnik, musi być równa planowanej wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Dla przedziału masy brutto $m > 600$ ton jako masę graniczną przyjęto masę najcięższego pociągu kursującego po linii Nr 250, czyli 850 ton.

Współczynnik β wyznaczono z zależności:

$$\sum (\text{pockm}_{150} * m_{150} * \beta + \text{pockm}_{250} * m_{250} * \beta + \text{pockm}_{350} * m_{350} * \beta + \text{pockm}_{600} * m_{600} * \beta + \text{pockm}_{850} * m_{850} * \beta) = \text{[redacted]}$$

Określona z powyższego wzoru wartość współczynnika β wynosi [redacted].

Wysokość części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto określono jako iloczyn powyżej skalkulowanego współczynnika β i masy granicznej przedziału masy (150, 250, 350, 600, 850 ton).

Wartości części stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm.

Na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono w taki sposób, aby rosły wraz ze wzrostem masy pociągu.

Zarządca, jak oświadczył we wniosku, zastosował się do § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustalając stawki wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek były równe planowanej wysokości kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm.

Zarządca określił stawki jednostkowe, przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm, w odniesieniu do przewozów wskazanych w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, dla których Zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a utk oraz do przewozów, których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązku narzuconego § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR.

Określone w powyższy sposób stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pockm) Zarządca przedstawił, jak w poniższej tabeli.

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
1	$0 < m \leq 150$	2,39
	$150 < m \leq 250$	3,98
	$250 < m \leq 350$	5,57
	$350 < m \leq 600$	9,55
	$m > 600$	13,53

3.3.2. Określenie części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu z uwzględnieniem składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Zgodnie z przytoczonymi w niniejszej decyzji przepisami prawnymi, Zarządca może, na podstawie § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, określić stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, innego niż 0 zł/pockm dla przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, pod warunkiem, że na podstawie badania rynku wykaże, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, skorzystał z uprawnienia nadanego przepisem § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR stanowiącego, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

W ślad za tym, Zarządca określił wartość składnika stawki jednostkowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości przedstawionej w poniższej tabeli.

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/pockm]
1	$0 < m \leq 150$	0,95
	$150 < m \leq 250$	1,58
	$250 < m \leq 350$	2,22
	$350 < m \leq 600$	3,80
	$m > 600$	5,38

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

3.3.3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, Zarządca przedstawił Prezesowi UTK do zatwierdzenia poniższe stawki określone dla przewozów, o których mowa w § 7 ust. 10 i 11 rozporządzenia MIR:

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]	Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/pockm]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów większym od 0 zł/pockm [zł/pockm]
1	0<m≤150	2,39	0,95	3,34
	150<m≤250	3,98	1,58	5,56
	250<m≤350	5,57	2,22	7,79
	350<m≤600	9,55	3,80	13,35
	m>600	13,53	5,38	18,91

3.3.4. Porównanie planowanych na rjp 2015/2016 stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do aktualnie obowiązujących stawek

Wysokość określonego przez Zarządcę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w połączeniu ze składnikiem zależnym od masy brutto pociągu, o którym mowa w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, skalkulowanym w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, nie spowodował wzrostu wysokości planowanych na rjp 2015/2016 stawek jednostkowych w stosunku do obowiązujących, zatwierdzonych przez Prezesa UTK na rjp 2014/2015 – co potwierdza poniższa tabela. Tym samym, na podstawie § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznaje się, że warunek przeprowadzenia badania rynku został spełniony.

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	rjp 2014/2015	rjp 2015/2016
1	0<m≤150	3,34	3,34
	150<m≤250	5,56	5,56

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 32

	250<m≤350	7,79	7,79
	350<m≤600	13,35	13,35
	m>600	18,91	18,91

Analiza wniosku wraz z załączoną do tego wniosku kalkulacją stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, jak również zastosował wielkości i metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Zarządca realizuje politykę stabilizacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez utrzymanie podstawowych założeń oraz sposobu kalkulacji przedmiotowych stawek w porównaniu do poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając jednakże zasady określania tych stawek wynikające z przepisów prawa, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR. W ślad za tym, nie uległy zmianie m.in. parametry przyjmowane do kategoryzacji linii kolejowych, przedziały mas brutto pociągów, zastosowana metoda określania składnika stawki zależnego od masy brutto pociągu, w oparciu o współczynnik β .

W myśl art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął do kalkulacji części stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury zależnej od masy brutto pociągu koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 jedynie w części, w której są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami, przeszacowane następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (§ 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR).

Mając na uwadze § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 5 przedziałów mas brutto pociągów, skalkulowane na podstawie wyżej opisanych kosztów w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji, przy założeniu że składnik związany z rodzajem przewozów wynosi 0 zł/pockm. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

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

W myśl § 7 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia MIR, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp, zarówno bez uwzględniania składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów – dla przewozów określonych w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, jak i ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów pociągami, innym niż 0 zł/pockm – dla przewozów określonych w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek pracy eksploatacyjnej, wykonanej w identycznym okresie jak dla przyjętych kosztów, Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, wplatającej się w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 uor, która nakazuje, by w księgach rachunkowych jednostki ujmowane były

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Przedstawione przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury rosną wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że dla pociągów pasażerskich o masie brutto równej/większej niż 600 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonanych w 2014 r. przewozów pociągami, przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których jest mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, przyjęta praca eksploatacyjna, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek oraz określenie wartości składników związanych z rodzajem wykonywanych przewozów przyczyniły się do utrzymania wysokości planowanych stawek jednostkowych na niezmiennym poziomie w stosunku do zatwierdzonych na rjp 2015/2016. Pozwoliło to, w myśl § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, na uznanie za przeprowadzone badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11.

Po dokonaniu analizy projektu uznaje się, że przedłożone do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 wraz z ich kalkulacją zawartą we wniosku – zostały skalkulowane prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie ich zatwierdzenia.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, obejmujące usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do utk – dostęp i korzystanie z peronów oraz korzystanie z torów postojowych – w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek koszty opisane w pkt 1, ilości usług opisane w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Zarządca, określając stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjął – jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – koszty, jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 utk stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 32

przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wplata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, 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.

Planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów została wyznaczona – analogicznie, jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych, z wyłączeniem jednakże przeszacowania współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej.

Zastosowana, zgodnie z wnioskiem, indeksacja kosztów bezpośrednio ponoszonych na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się wyłącznie na wskaźnikach inflacji ujętych w Raporcie NBP, które kształtują się na następującym poziomie: inflacja CPI 2015- 99.5%, inflacja CPI 2016 - 100.9%.

Koszty bezpośrednio ponoszone, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń, zostały obliczone na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych wyznaczonych dla każdej pozycji kosztowej. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu oraz koszty amortyzacji, w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W opisanej we wniosku bazie kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w pełnych planowanych kosztach bezpośrednich wynosi 83,30 %.

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca określił oddzielnie dla każdej świadczonej usługi współczynnik U, który wynosi:

1. dla dostępu i korzystania z peronów – 84,5%,
2. dla dostępu i korzystania z torów postojowych – 82,4%.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem przejazdów pociągami jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku rozporządzenia MIR, stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 utk, traktującą, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

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

Zaplanowana kwota kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjęta do kalkulacji stawek, zgodnie z wnioskiem, wynika, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, z przeindeksowania wskaźnikami inflacji kosztów bezpośrednio poniesionych w 2014 r. Przyjęta metodyka ustalania kosztów bezpośrednio ponoszonych w powyższym zakresie stanowi urealnienie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym poprzez zastosowanie jedynie wskaźników inflacji.

Powyższe wskazuje na ustalenie przez Zarządcę kosztów przyjętych do kalkulacji stawek tylko w części bezpośrednio ponoszonej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, za ostatni zakończony rok obrotowy 2014, czyli za okres spójny dla całej usługi podstawowej (zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń). Działania Zarządcy w kierunku zminimalizowania narzutów kosztowych, również w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, świadczy o przyjęciu do kalkulacji stawek – jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, które Zarządca, jak wykazał we wniosku – jako koszty uzasadnione, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Zarządca poddał analizie i określił udział kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – w pełnych kosztach dla każdej usługi. Specyfika świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów pociąga za sobą wysoki udział kosztów bezpośrednio ponoszonych, co potwierdza informacja zawarta w poniższej tabeli.

Koszty całkowite za 2014 r., związane z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wyniosły [redacted], w tym bezpośrednio [redacted] i bezpośrednio ponoszone [redacted]. W odniesieniu do dostępu do peronów, koszty całkowite wyniosły [redacted], w tym bezpośrednio [redacted] i bezpośrednio ponoszone [redacted], zaś w odniesieniu do dostępu do torów postojowych, koszty całkowite wyniosły [redacted], w tym koszty bezpośrednie [redacted] i bezpośrednio ponoszone [redacted].

Wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 oraz planowanych dotyczących dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016, zmianę wymienionych kosztów w porównaniu oraz udziały kosztów bezpośrednio ponoszonych dla poszczególnych usług w łącznych kosztach bezpośrednio ponoszonych dla całego dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 [zł]	Plan na 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] w stosunku do Wykonania 2014	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach poszczególnych
------------------	---------------------	------------------------	---	---

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 22 z 32

					usług
	Dostęp do peronów, w tym:	■	■	■	■
	Utrzymanie infrastruktury kolejowej	■	■	■	■
	Prowadzenie ruchu kolejowego	■	■	■	■
	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	■	■	■	■
	Dostęp do torów postojowych, w tym:	■	■	■	■
	Utrzymanie infrastruktury kolejowej	■	■	■	■
	Prowadzenie ruchu pociągów	■	■	■	■
	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	■	■	■	■
	Razem	■	■	■	■

Zgodnie z pismem Zarządcy z dnia 28 maja 2015 r. Nr SKMDI1.070.4.15, w porównaniu do obecnie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, planowane koszty do kalkulacji stawki za dostęp i korzystanie z peronów zmniejszyły się, natomiast w przypadku dostępu do torów postojowych nastąpił wzrost kosztów, szczególnie w elemencie kosztów związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej.

Zakwalifikowanie zatem przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jako uzasadnionych – kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami urealnionych wskaźnikami inflacji – należy uznać za zasadne i spełniające przesłanki § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

Z uwagi na brak normy prawnej regulującej przyjmowanie ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaproponował indywidualną metodykę określania ilości planowanych usług, która nie wskazuje, aby była obarczona wadą jej kalkulacji.

Zarządca, uwzględniając obserwowane trendy zmian zamawianych usług, zaplanował dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ilości usług w oparciu o usługi wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014. Wiąże to się z przyjętą przez Zarządcę zasadą, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynikającą z przywołanego wcześniej art. 6 ust. 1 uor, dotyczącą ujmowania

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego.

Na uwagę zasługują prorynkowe działania Zarządcy w kierunku stabilizacji opłat za korzystanie z zarządzanej infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie ilości planowanych usług przyjętych do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty za dostęp i korzystanie z peronów w ramach rjp 2015/2016, w stosunku do ilości usług wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 wynikają, z obserwowanych trendów zamawianych usług.

W przypadku korzystania z torów postojowych Zarządca przyjął do kalkulacji ilość usługi świadczonej w zakończonym 2014 r.

Planowane na rjp 2015/2016 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na tle wykonania w 2014 r., przedstawia poniższa tabela.

Lp	Nazwa usługi	Miernik usługi	Ilość usług:	
			wykonanie 2014	planowana na rjp 2015/2016
1	Dostęp i korzystanie z peronów	zatrzymanie	■	■
2	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	godz.	■	■

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

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów skalkulowano, podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w oparciu o planowane koszty udostępniania tych usług, określone na podstawie wykonanych w 2014 r. kosztów bezpośrednio poniesionych przeszacowanych następnie wskaźnikami inflacji na lata 2015-2016, oraz planowaną ilość usług określonych na podstawie wykonania w 2014 r. z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polega na zastosowaniu poniżej opisanych zasad:

- a) za dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych linii kolejowej Nr 250;
Stawkę wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych i planowanej sumarycznej ilości zatrzymań pociągów przy krawędzi peronów.
- b) za dostęp i korzystanie z torów postojowych;
Stawkę wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych i planowanego sumarycznego czasu trwania zajętości torów.

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z treścią wniosku, skalkulowane dla poszczególnych usług i zmiany tych stawek w stosunku do rjp 2015/2016 przedstawione zostały w poniższej tabeli.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 24 z 32

Nazwa usługi	Miernik	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2015/2016 [zł]
Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych	zatrzymanie	1,60
Korzystanie z torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich	godz.	174,44

Należy zauważyć, że przy zwiększonej ilości usługi dostępu i korzystania z peronów i przystanków osobowych i niemal niezmiennych kosztach jej świadczenia w porównaniu do poprzedniego rjp 2014/2015, planowana stawka jednostkowa za zatrzymanie znacznie spada. Naliczanie zaś opłaty za postojowe przy zwiększonych kosztach wykonania tej usługi w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, wynikające z czynności związanych z utrzymaniem i naprawą taboru, świadczonych usługowo na stacji Gdynia Cisowa Postojowa lub PRT Wejherowo, rozpoczyna się dopiero po upływie 24 godzin od zgłoszenia taboru do odbioru po wykonaniu usługi. Opłata naliczana jest za każdą rozpoczętą godzinę na torach z chwilą wjazdu pierwszego pociągu danego przewoźnika do czasu wyjazdu ostatniego jego pociągu z torów postojowych. Opłata nie dotyczy postoju taboru kolejowego wynikającego z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął zatem koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2014 r., które zostały urealnione jedynie wskaźnikami inflacji na lata 2015-2016 oraz przewidywanymi zmianami również w ilości zapotrzebowanych usług z wykorzystaniem ilości usług wykonanych w 2014 r. Zastosowana metodyka, podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wplata się w przesłankę przywołanego wcześniej art. 6 ust. 1 uor, stanowiącą o ujmowaniu wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego. Powyższe świadczy o prorokowym podejściu Zarządcy w kierunku urealnienia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przewidywalności i stabilizacji opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych, mających szczególne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności tego rodzaju transportu w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej.

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR, sporządzone zostały, zgodnie z treścią wniosku, na podstawie przepisów utk i aktualnie obowiązującego rozporządzenia MIR. Powyższe wskazuje na spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w art. 33 ust. 7 utk, stanowiącej, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

Należy podkreślić, że działania Zarządcy w kierunku stabilizacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, w tym zaplanowanie pracy eksploatacyjnej

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

i wolumenu usług na podstawie wykonania w 2014 r., zachowanie parametrów kategoryzacji linii oraz 5 przedziałów mas brutto pociągów analogicznych jak dla rjp 2014/2015, w tym wielkości ostatniego przedziału masy brutto pociągu pasażerskiego ($M \geq 600$ ton) przyczynią się do lepszego planowania przez przewoźników kolejowych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz optymalizacji wykorzystania taboru przy niewielkim ryzyku błędnego planowania.

Powyższe świadczy o realizowaniu przez Zarządcę polityki stabilizacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniając jednakże zasady określania tych stawek wynikające z przepisów prawa i wplata się w intencje Prezesa UTK, nakierowane na stabilizację rynku kolejowego i wzrost jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu.

Weryfikacja wniosku pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 utk i w § 7 ust. 2 i 18 rozporządzenia MIR, przyjmowania kosztów o których mowa w § 7 ust. 5 i 6 rozporządzenia MIR, 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 1 kategorię linii kolejowej i w związku z tym stawki jednostkowe, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedstawił w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów i składnika różnicującego część stawki w zależności od masy brutto pociągu.

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

W odniesieniu do przewozów innych niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, Zarządca określił wartości składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów inną niż 0 zł/pockm. Przedstawione wielkości składnika związanego z rodzajem przewozów nie powodują wzrostu stawek jednostkowych zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, która stanowi, że w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, zarządca może określić wartość składnika stawki związanego z rodzajem przewozów inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Ze względu, że przedstawione stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, uwzględniające składnik zależny od rodzaju przewozów, nie wzrastają w stosunku do zatwierdzonych przez Prezesa UTK na rjp 2014/2015, badanie rynku o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, zgodnie z § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznaje się za przeprowadzone.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, skalkulowane przy założeniu wielkości składnika związanego z rodzajem przewozów równym 0 zł/pockm, w myśl § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, odnoszą się do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a utk,
- 2) których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych.

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa Nr 250 posiada jednolitą kategorię na całej długości Zarządca przyjął 1 kategorię linii kolejowej, w konsekwencji czego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określono w ten sposób, że rosną one wraz ze wzrostem masy brutto pociągów. Stanowi to o spełnieniu obowiązku wynikającego z § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

W konsekwencji powyższego stwierdza się, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, stanowiącą, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników zależnych od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, w tym rodzaju wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm.

Należy przy tym podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych stanowiącą, że stawki dostępu rosną m.in. wraz ze wzrostem masy brutto pociągu Zarządca, podobnie jak przy kalkulacji stawek na rjp 2014/2015, posłużył się identyczną metodą alokacji kosztów do poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów oparta o współczynnik β . Wykorzystanie powyższej metody świadczy również o staraniach Zarządcy w kierunku transparentności i przewidywalności opracowywania projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp z infrastruktury kolejowej, jako że metoda ta stosowana jest od wielu lat.

Należy również zauważyć, że przepisy rozporządzenia MIR, w szczególności dotyczące sposobu przyjmowania kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, precyzują proces kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przez zarządcę – wykluczając czynniki, które mogłyby mieć wpływ na przyjmowane do kalkulacji koszty, takie jak trendy i inne zdarzenia – co znalazło swoje odzwierciedlenie we wniosku Zarządcy.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku, baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 została wyznaczona w oparciu tylko o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, w tych częściach, w jakich są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów i ustalono wysokość udziału w nich kosztów bezpośrednio ponoszonych.

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

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

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (pkt 1) oraz wskaźników inflacji planowanych na 2015 r. i 2016 r. (pkt 2).

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zastosowana przez Zarządcę indywidualna metodyka określania planowanej pracy eksploatacyjnej, wyznaczonej z wykorzystaniem wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej – podobnie jak koszty – w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym (2014 r.), nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wpłata się w spełnienie przesłanki art. 6 i 7 uor. Podejście Zarządcy do określenia pracy eksploatacyjnej w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych jest zgodna z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo, o których mowa m.in. w art. 6 i 7 uor.

Zarządca, przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp, przyjął takie wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wskazanego w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, przy których to wartościach nie wystąpił wzrost stawek jednostkowych. Powyższe pozwoliło, w myśl § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznać badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, za spełnione.

Zastosował składnik stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR.

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 utk, ustalonych odrębnie dla rodzajów usług w ramach świadczenia dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Do kalkulacji tych stawek na rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2014 r., które zostały urealnione wskaźnikami inflacji za okres 2015 – 2016.

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 utk stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wplata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, 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 metodyka określenia ilości usług – polegająca na ujmowaniu wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego – jest poprawna przy wyznaczaniu stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa z zakresu zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorokowe działanie Zarządcy w granicach prawa w ramach polityki ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych, obniżania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, jak również przewidywalności opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądane.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 utk oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.



KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów większym od 0 zł/pockm [zł/pockm]
1	$0 < m \leq 150$	2,32	3,34
	$150 < m \leq 250$	3,87	5,56
	$250 < m \leq 350$	5,42	7,79
	$350 < m \leq 600$	9,28	13,35
	$m > 600$	13,15	18,91

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Nazwa usługi	Miernik	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2015/2016 [zł]
Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych	zatrzymanie	1,60
Korzystanie z torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich	godz.	174,44