

Warszawa, dnia 21 grudnia 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.17.2015.JG

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

DECYZJA

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 „k.p.a.” w związku z 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 2015 r., poz. 1297 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” po rozpatrzeniu wniosku Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku z 13 listopada 2015 r. Nr II/280/2015 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

ZATWIERDZAM

przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku z 13 listopada 2015 r. Nr II/280/2015 stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 tj.:

- 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.**

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, zwany dalej „Zarządca” z 13 listopada 2015 r. Nr II/280/2015, uzupełniony pismem z 25 listopada 2015 r. Nr II/295/2015, zwany dalej „wnioskiem”.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 32

2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem” z 20 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.17.2015.2.JG.
3. Autoryzacja bezpieczeństwa z 14 lutego 2014 r.
4. Pismo Spółki z 30 lipca 2015 r. Nr DOI/15/07/0316.
5. Pismo Prezesa UTK z 3 grudnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.17.2015.5.JG.

Zarządca, wypełniając przepis art. 33 ust. 7 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej 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) w ramach rozkładu jazdy pociągów, zwany dalej „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), zwane dalej „rozporządzenie PL”.

W dniu 3 sierpnia 2015 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego została opublikowana informacja w sprawie sposobu określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W informacji wskazano, że w związku z wejściem w życie w dniu 12 czerwca 2015 r. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015 909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.UE L 148/17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, które jest aktem wykonawczym do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia Jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE L 343/32, zwana dalej „dyrektywą 2012/34/UE” zarządca infrastruktury kolejowej obowiązany jest do jego bezpośredniego stosowania.

Ponadto w wymienionej informacji przedstawiono sposób kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej mając na uwadze przepisy prawa krajowego jak i prawa Unii Europejskiej z zakresu określania stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie przypominano, że w świetle przesłanek dyrektywy 2012/34/UE, zarządca może skorzystać z uprawnienia do stopniowego wdrożenia nowego rozporządzenia UE, przedstawiając jednakże swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania nie później niż do 3 lipca 2017 r., o czym informuje art. 9 tego rozporządzenia.

Pismem z 30 lipca 2015 r. Nr DOI/15/07/0316 Zarządca poinformował o stopniowym wdrażaniu rozporządzenia UE.

Pismem z 20 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.17.2015.2.JG Prezes UTK, 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, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, informując jednocześnie Zarządcę o przysługujących mu prawach jako stronie postępowania administracyjnego, wynikających z art. 10 § 1 i art. 73 k.p.a.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Pismem z 25 listopada 2015 r. Nr II/295/2015 Zarządca przekazał dodatkowe informacje uzupełniające wniosek.

Pismem z dnia 3 grudnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.17.2015.5.JG, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., prawie 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.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

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.

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

Należy podkreślić, że rozporządzenie UE, wydane w związku z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, zobowiązuje Zarządcę do bezpośredniego wywiązywania się w całości z zawartych w nim przepisów prawa.

Ponadto zgodnie z przywołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca infrastruktury kolejowej może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy 2012/34/UE, 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.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 30 lipca 2015 r. Nr DOI/15/07/0316.

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

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

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

Przepis art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 3 z 32

bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, zwane 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 związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

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

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia 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 oraz art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, 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 § 7 ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależnej 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 PL oraz składników, o których mowa w 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, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników, o których mowa w § 7 ust. 3 w związku z § 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, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie, stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych 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.

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia PL stanowi, 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 PL, 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;

część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, 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, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

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

Powyższe stanowi wypełnienie przesłanki z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, stanowiącej, że wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub, jeśli bieżące wartości są niższe, na wartościach bieżących.

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, 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.

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

- dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- 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/pocmk, 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 badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy 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 pociągów / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

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 traktuje, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje koszty bezpośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na względzie cele dyrektywy 2012/34/UE, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej UTK stanowisko w sprawie kosztów kwalifikowanych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, informując, jak poniżej.

W odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy, należy zauważyć, że dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, przyjmuje określenie „obiekt infrastruktury usługowej”. W ślad za tym, opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34/UE oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Przepis ten określa sposób ustalenia górnej granicy opłat, jakie mogą być pobierane za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Wymienione powyżej przepisy § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE nie wykluczają zatem możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach, przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie w zakresie zastosowania rozsądnego zysku, należy odnieść się do przepisów w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Reasumując, opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy kalkulować, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów bezpośrednich według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

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.

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:

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

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

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

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

Zaznaczyć należy, że Zarządca, na podstawie autoryzacji bezpieczeństwa nr PL212015000 wydanej 7 kwietnia 2015 r., zarządza dwiema niezelektryfikowanymi liniami kolejowymi: Nr 311 Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa oraz Nr 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica, po których ma odbywać się ruch pasażerski.

Mając na uwadze powyższe oraz kierując się przesłankami wynikającymi z prawa UE, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016 oraz zweryfikował przedłożone projekty opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL:

- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wraz z kalkulacją ich wysokości.

KLASYFIKACJA KOSZTÓW ŚWIADCZENIA USŁUGI MINIMALNEGO DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I DOSTĘPU DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, wydzielił z kosztów całkowitych, łącznie dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla usługi podstawowej, koszty niebezpośrednio związane z ruchem pociągów oraz koszty stanowiące bazę do wyznaczenia kosztów pośrednich, wynikające z ruchu pociągów.

Mając na uwadze powyższe, Zarządca wykazał we wniosku wyłączenie z kalkulacji stawek kosztów: administracji, ochrony, finansowych i pośrednich.

Działanie to jest zgodne z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, stanowiącym, 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 PL, 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;
- część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Następnie Zarządca wyodrębnił koszty związane z ruchem pociągów, do których zakwalifikował:

w ramach utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej koszty: utrzymania nawierzchni drogowej, utrzymania urządzeń srk i łączności, utrzymania posterunków ruchu i remontów infrastruktury kolejowej,

w ramach kosztów prowadzenia ruchu pociągów koszty: zużycia energii elektrycznej i wynagrodzeń na posterunku ruchu.

Powyższe wplata się w przesłankę określoną w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, stanowiącą, 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 PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie, stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych 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, zgodnie z wnioskiem, ustalił łączne koszty udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 związanych ze świadczeniem minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w wysokości [REDACTED].

Z łącznych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej Zarządca wydzielił koszty niebezpośrednio związane z ruchem pociągów, wynoszące [REDACTED] oraz koszty wynikające z ruchu pociągów w wysokości [REDACTED] w podziale na koszty świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Lp	Koszty rjp 2015/2016	Łączne koszty udostępniania infrastruktury kolejowej		Koszty Minimalny dostęp		Koszty Dostęp do urządzeń	
		[zł]	[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]	[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]	
1.	Koszty związane z ruchem pociągów, w tym:	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	Utrzymanie i remonty infrastruktury	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	Prowadzenie ruchu pociągów	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	Amortyzacja	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2.	Koszty niezwiązane z ruchem pociągów	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Koszty ogółem		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Zarządca określił, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 tej ustawy, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do wymienionej ustawy, zgodnie z wnioskiem, w oparciu o zaplanowane koszty bezpośrednie i pracę eksploatacyjną oraz przy uwzględnieniu składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 32

Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca zarządza, zgodnie z treścią wniosku, liniami kolejowymi o łącznej długości 57 km.

Dla zarządzanych linii kolejowych, po których kursują tylko pociągi towarowe, określono jedną kategorię linii kolejowych znaczenia miejscowego na podstawie parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej nie większej niż 40 km/godz oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów, co jest zgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia PL.

Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2015/2016 Zarządca przyjął sześć przedziałów mas brutto pociągów:

0<M≤150 ton; 150<M≤500 ton; 500<M≤1100 ton; 1100<M≤1500 ton; 1500<M<2100 ton; 2100<M ton.

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

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

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 koszty bezpośrednie, obliczone na podstawie ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągów, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 w związku ze świadczeniem usługi i przeszacowanych następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, 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. Jednocześnie we wniosku Zarządca wskazał, że udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągów wynosi po [REDAKTOWANO] dla każdej z dwóch kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury oraz kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, uzasadniając, że wysokość udziału wynika z natężenia ruchu pociągów realizowanego przy wykorzystanej zdolności przepustowej. Zarządca wykazał koszty amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami w wysokości [REDAKTOWANO]

Działania powyższe wplatają się w spełnienie przesłanki, określonej przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który traktuje, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych, jak wskazano w przepisie, 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.

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przeszacował współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1

rozporządzenia PL oraz planowanymi wskaźnikami inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL.

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 „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja październik 2015 r.”.

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

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2015 r.	2016 r.
CPI – dynamika średnioroczna	99,80%	101,70%

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

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

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

Koszty bezpośrednie, będące podstawą do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, ustalone zgodnie z wnioskiem, przy zachowaniu obowiązujących przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL, na poziomie ██████████, co stanowi

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

kosztów związanych z ruchem pociągów dla usługi minimalnego dostępu. W wyniku przeszacowania ich współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, wymienione wyżej koszty wzrosły do poziomu

Zestawienie wielkości kosztów planowanych w ramach rjp 2015/2016 oraz kosztów bezpośrednich przyjętych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp	Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty bezpośrednie	
		[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]
1.	Koszty związane z ruchem pociągów, w tym:		
2.	Koszty utrzymania i remontów		
3.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów		
3.	Amortyzacja		
Koszty ogółem			

Przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury – jako kosztów bezpośrednio ponoszonych – kosztów będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, do których zakwalifikowano jedynie części kosztów bezpośrednich, dotyczących tej usługi, świadczy o wypełnieniu obowiązku nałożonego na Zarządcę przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z wnioskiem, Zarządca zastosował się zatem do przepisów rozporządzenia PL i w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone.

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

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta w oparciu o realizację w okresie styczeń-sierpień 2015 r. z uwzględnieniem corocznego zmniejszania realizacji za ostatnie trzy lata.

Przy braku uregulowań prawnych, oparcie kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016, na aktualnych informacjach odnośnie zamawianych tras pociągów i występujących trendów – nie budzi zastrzeżeń względem przyjętej do kalkulacji stawek pracy eksploatacyjnej.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 32

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

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

Nr Linii kolejowej	Długość linii kolejowej [km]	Natężenie ruchu [poc/dobę]	Wielkość pracy eksploatacyjnej [pockm]
201	16,778	█	████████
201a	0,531	█	████
203	2,428	██	██████
203a	4,828	██	██████
211	7,579	██	██████
213	0,52	█	████
214	4,759	█	████
215	2,843	█	████
216	4,139	█	██████
217	4,72	█	██████
218	1,3	█	████
219	4,19	█	██████
220	0,825	█	████
221	1,526	█	██████
Ogółem			██████

Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

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 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 dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem, tylko jednej kategorii linii kolejowej znaczenia miejscowego, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej skalkulowane zostały jako suma składnika stawki zależnej

od jednej kategorii linii kolejowej oraz składnika stawki zależnej od jednej kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Zarządca przedstawił we wniosku kalkulację stawek minimalnych określonych przy składniku wynikającym z rodzaju wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm, i dla tak skalkulowanych stawek określił składnik wynikający z rodzaju wykonywanych przewozów inny niż 0 zł/pockm, niezależnie od przedziału masy brutto pociągów. Takie działanie potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, przy założeniu, że wartość składnika zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm, przy uwzględnieniu współczynnika różnicującego stawkę ze względu na masę brutto pociągu α_M , rosną wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL. Zarządca, wypełniając obowiązek wynikający z § 6 ust. 17 rozporządzenia PL, zestawił stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumna dotyczy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone zostały dla jednej 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 towarowych o masie większej niż 2 100 ton, do ustalenia opłaty przyjmuje się stawkę jednostkową skalkulowaną dla przedziału masy brutto pociągu > 2 100 ton.

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

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zarządca ustala stawkę jednostkową 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 stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Z uwagi na fakt, że linie kolejowe posiadają jednolitą kategorię na całej długości czynnikiem różnicującym składnik stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy pociągu jest jedynie masa brutto pociągu, mając na uwadze składnik wynikający z rodzaju pociągu inny niż 0 zł/pockm.

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

- przyjęto wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości wykonanej w okresie styczeń-sierpień 2015 r. z uwzględnieniem corocznego zmniejszania realizacji za ostatnie trzy lata;
- przyjęto maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną i średniodobowe natężenie ruchu pociągów, do kategoryzacji linii kolejowej;
- w grupach kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych określono udział kosztów bezpośrednich, ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;
- przyjęto, że stawka jednostkowa stanowi sumę składników wynikających z kosztów:
- utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- prowadzenia ruchu pociągów,
- amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku prowadzenia ruchu pociągów w wysokości 0 zł.;
- wyznaczono współczynnik różnicujący stawkę jednostkową zależnie od masy brutto pociągu α_M ;
- skalkulowano bazową stawkę jednostkową przy współczynniku wynoszącym 1, dla środkowego przedziału mas brutto pociągów $500 < M < 1\ 100$ ton;
- wyznaczono stawki jednostkowe opłaty dla poszczególnych przedziałów mas pociągów w oparciu o skorygowany składnik stawki bazowej;
- określono składnik stawki jednostkowej związany z rodzajem wykonywanych przewozów inny niż 0 zł/pockm, wynoszący [REDACTED].

Zarządca przedstawił we wniosku sposób wyliczenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jak poniżej.

$$S_j = (K_{Bp} * \alpha_M + W_{rp})$$

gdzie:

S_j – stawka jednostkowa udostępniania 1 km linii kolejowej

K_{Bp} – jednostkowy koszt bezpośredni będący rezultatem wykonywania przewozów pociągami

α_M – współczynnik różnicujący stawkę jednostkową zależnie od masy brutto pociągów

W_{rp} – składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pockm), w ramach rjp 2015/2016, zgodnie z wnioskiem Zarządcy przedstawione są w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto pociągu [tona]	α_M	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]	Składniki związany z rodzajem przewozów [zł/pockm]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 61,93 zł/pockm [zł/pockm]
$0 < M \leq 150$	[REDACTED]	20,43	61,93	81,66
$150 < M \leq 500$	[REDACTED]	23,74	61,93	83,93
$500 < M \leq 1100$	[REDACTED]	27,05	61,93	87,22
$1100 < M \leq 1500$	[REDACTED]	30,35	61,93	88,74
$1500 < M \leq 2100$	[REDACTED]	33,66	61,93	90,25
$M > 2100$	[REDACTED]	41,10	61,93	91,52

Przedstawione przez Zarządcę w tabeli, zgodnej z § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR, 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 PL.

Z powyższej tabeli wynika, że dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 2100 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 wielkości kosztów bezpośrednich jako rezultat wykonanych w 2014 r. przewozów pociągami, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia PL oraz wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie od stycznia do sierpnia 2015 r. w poszczególnych przedziałach mas pociągów, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej świadczą o wywiązaniu się Zarządcy z zasad określonych w przytoczonych przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z wnioskiem, 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 PL.

Jednocześnie Zarządca wyznaczył, wskazany w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, składnik stawki jednostkowej zależny od rodzaju wykonywanych przewozów na poziomie 61,93 zł/pockm.

Dla wyznaczenia tego składnika Zarządca, zgodnie z wnioskiem, przeprowadził badanie rynku mające na celu wykazanie, że wartość wyznaczonego składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Powyższe świadczy o wypełnieniu obowiązku zawartego w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Analiza wniosku Zarządcy pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia PL, jak również zastosował właściwą metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

We wniosku wskazano, że części stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, 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 PL, wynosi 0 zł/pockm, co spełnia przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Jednocześnie, wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustalono w taki sposób, aby rosły wraz ze wzrostem masy pociągu, co świadczy o wypełnieniu dyspozycji z przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Zarządca określił minimalne stawki jednostkowe przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Tym samym Zarządca wywiązał się z możliwości wynikającej z § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia PL, Zarządca

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

przyjął koszty bezpośrednie, poniesione w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami, przeszacowane 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 PL).

Stawki skalkulowano na podstawie opisanych kosztów bezpośrednich w taki sposób, aby przychody z opłat pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Z kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, wyłączył koszty, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów administracji, ochrony finansowych i pośrednich.

Nawiązując do treści § 7 ust. 9 rozporządzenia PL, Zarządca poinformował, że nie korzysta z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, wpływających na obniżenie planowanych kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, które mogłyby być przekazane Zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie ośmiu miesięcy 2015 r., Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, jako że przepisy prawne nie regulują sposobu ustalania wielkości pracy eksploatacyjnej, a przyjęcie wielkości najbardziej aktualnych sprzyja uwzględnieniu trendów, zwłaszcza w przypadku jej obniżania się w ostatnich trzech latach.

W związku z przeprowadzeniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, Zarządca wyznaczył składnik stawki jednostkowej związany z rodzajem przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL.

Przeprowadzone przez Zarządcę, w ślad za pismem z 25 listopada 2015 r., badanie rynku w segmencie: pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe, o którym mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, wykazało, że mimo istniejącej alternatywy możliwości zastąpienia transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych Zarządcy przez transport samochodowy i tym samym przejęcia tych ładunków przez transport samochodowy takie zagrożenie nie znajduje uzasadnienia.

Powyższe, jak poinformował Zarządca w wymienionym piśmie, dowiedziono, biorąc pod uwagę zagrożenia:

- zastąpienie jednego składu pociągu węgla energetycznego, kamienia odpadowego czy piasku pociąga konieczność uruchomienia ogromnej ilości samochodów;
- znaczne wydłużenie czasu obsługi tego ładunku;
- negatywny wpływ na środowisko przez dodanie znacznej ilości samochodów w potok aglomeracji miejskiej;
- przystosowanie punktów technologicznych do załadunku i rozładunku przewożonych mas.

Ponadto Zarządca wskazał, że kwestie środowiskowe, z czym należy się zgodzić, mają szczególne znaczenie w przypadku przewozów towarów niebezpiecznych, obarczonych dodatkowymi wymaganiami i procedurami z tym związanymi, co w przypadku stałych zasad

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- jednorazowy załadunek składu wagonów to () ładunku. Przeniesienie tego ładunku na transport drogowy wymusza zastąpienie 1 składu pociągu co najmniej 80 samochodami;
 - przy transporcie węgla energetycznego długości relacji są zróżnicowane w zależności od odbiorcy. W przypadku relacji krótkiej to transport węgla od ZG „Sobieski” (Tauron Wydobycie S.A.) do Elektrowni Jaworzno III (Tauron Wytwarzanie S.A.) długość ok. 10 km., realizowana całkowicie po liniach prywatnych zarządców. Należy uznać, że skoro taki transport odbywa się niezmiennie i stale pomimo teoretycznych możliwości przewozu tego ładunku transportem samochodowym, a nie został przeniesiony, to rynek akceptuje występujące koszty. Na przewagę transportu kolejowego wpływa również ilość zaangażowanych środków (sprzęt i obsługa) na mocno ograniczonym terytorialnie obszarze;
 - relacje długie, realizowane po liniach małych zarządców i sieci kolejowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. [tu: „PKP PLK”] – odległości po liniach prywatnych zarządców mogą stanowić ok. całej relacji i wiążą się z koniecznością dojazdu do punktu nadania (kopalnie) w lokalizacjach gdzie nie ma alternatywy realizacji całej relacji po liniach PKP PLK. Założenie możliwości przewozu ładunku na odległości całej relacji transportem samochodowym oraz zmiana środka transportu na kolejowy byłoby rozwiązaniem nieracjonalnym – przeładunek masy w miejscu innym niż punkt nadania powoduje bowiem konieczność dodatkowego organizowania rozładunku i rozładunku w innym miejscu, co w sposób naturalny jest bardzo czasochłonne, powiązane z koniecznością zapewnienia dodatkowej infrastruktury przeładunkowej i wykonania dodatkowej pracy. Zasadność i możliwość przeniesienia transportu tego ładunku na transport samochodowy na całej długości relacji wykracza poza kompetencje prywatnego zarządcy i jako takie nie podlega analizie, a ponadto należy przyjąć podobnie, jak wyżej, gdyby taka zmiana była dla rynku korzystna, już by nastąpiła.
3. Odpady kopalniane (kamień):
- jednorazowy załadunek 1 składu wagonów to () ładunku. Przeniesienie tego ładunku na transport samochodowy wymusza zastąpienie 1 składu pociągu co najmniej 27 samochodami;
 - załadunek odbywa się w warunkach porównywalnych czasowo dla wagonów i samochodów. Jednakże dostęp do frontów rozładunkowych dla transportu kolejowego jest łatwiejszy – podstawienie 1 składu pociągu na front rozładunkowy i wyładunek ze specjalistycznych wagonów samowyładowczych trwa znacznie krócej (rozładunek z pełną obsługą wagonów i przygotowaniem składu do odjazdu trwa ok. 90 minut, zaś rozładunek porównywalnej masy z samochodów to minimum 270 minut);
 - długość relacji przy przewozie kamienia to w zależności od usytuowania zwałowiska od 4 do 25 km i jest realizowany tylko na liniach prywatnych zarządców infrastruktury kolejowej lub w ramach bocznic kolejowych wytwórcy odpadu. W związku z tym, ten rodzaj przewozu traktuje się jako transport technologiczny wynikający ze specyfiki produkcji.
4. Lokomotywy luzem:
- są związane ściśle z procesem technologicznym i produkcyjnym, niemożliwe do planowania, występujące w zależności od chwilowych potrzeb przewoźnika.
5. Inne przewozy, w tym materiały niebezpieczne:

- Ich udział procentowy w pracy przewozowej jest na tyle niewielki, że każdy przewoźnik określa indywidualnie proporcje kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej prywatnego zarządcy w odniesieniu do całej relacji przewozowej.

Specyfika sieci kolejowej

Eksplloatowane linie kolejowe stanowią możliwość dojazdu/wyjazdu do i z konkretnych punktów rozładunku/załadunku, stanowiąc jednocześnie łącznik pomiędzy tymi punktami, a liniami zarządcy publicznego (PKP PLK). Powoduje to konieczność skorzystania z tej sieci przez przewoźnika kolejowego w celu rozpoczęcia lub zakończenia usługi przewozowej. Charakter wykonywanej pracy na tych liniach jest porównywalny do działalności boczniczy kolejowej – transport technologiczny, praca manewrowa połączona z podstawieniem/odebraniem taboru na/z punktu zdawczo/odbiorczego.

Powyższe badanie rynku przekonuje o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku narzuconego przepisami rozporządzenia PL, stanowiącymi, że:

- 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 (§ 7 ust. 11);
- badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów (§ 7 ust. 12) wskazuje, że:
 - 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 pociągów / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

Zarządca wykazał powyżej, że dla przewożonych towarów, transport samochodowy wiązałby się z wyższym zaangażowaniem zasobów materialnych, w tym środków transportu i obsługi oraz czasem wykonania usług. Ponadto włączenie transportu samochodowego w łańcuch transportowy, świadczony łącznie na infrastrukturze Zarządcy i PKP PLK, łączyłoby się z komplikacjami wynikającymi z konieczności dokonania dodatkowych przeładunków i załadunków przewożonych towarów, wymagających dostosowania infrastruktury przeładunkowej, co w konsekwencji wpływałoby na zwiększenie kosztów łącznych transportu. Powyższe potwierdzone zostało przez przewoźników kolejowych biorących udział w badaniu przeprowadzonym przez Zarządcę.

Tym samym Zarządca udowodnił, że zastosowanie składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] [REDACTED] nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

w ramach rjp 2015/2016 nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

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

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

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, w zakresie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia PL w ramach rjp 2015/2016.

W ramach opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, Zarządca ustalił stawki jednostkowe opłat za:

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

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

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

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r.;
- udziału kosztów bezpośrednich związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej oraz prowadzeniem ruchu pociągów, będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z ruchem pociągów wynoszącego [REDAKTOWANE], tak jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi;
- uwzględnienia zysku zastosowanego przy obliczaniu opłat w wysokości [REDAKTOWANE].

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 przytoczonego powyżej obowiązku 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.

W opisanej bazie kosztowej, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016, udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich wynosi [] dla każdej z trzech kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury; kosztów prowadzenia ruchu kolejowego; amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami do poszczególnych rodzajów usług: dostępu do terminali i bocznic, dostępu do torów postojowych oraz dostępu do torów do formowania składów.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednich, będących rezultatem przejazdów pociągami, jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku PL, 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 ustawy o transporcie kolejowym, 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.

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

Baza kosztów związanych z usługami dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zawiera, zgodnie z wnioskiem, koszty świadczenia tych usług, składających się z kosztów bezpośrednich, kosztów dodatkowych przy uwzględnieniu marży zysku.

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), jak również kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi.

Przyjęcie podobnych zasad ustalania kosztów bezpośrednich dla całej usługi podstawowej nie jest sprzeczne z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, stanowi wypełnienie przesłanki określonej w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym 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. Jednocześnie, zgodnie z wnioskiem, przyjęcie kosztów dodatkowych jako pozostałych kosztów z grupy kosztów związanych z ruchem pociągów stanowi odniesienie się do zasad opublikowanych na stronie internetowej Urzędu w dniu 3 sierpnia 2015 r., uwzględniających przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia PL, jak również dyrektywy 2012/34/UE.

W myśl przytoczonych aktów prawnych, Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjął koszty bezpośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 22 z 32

ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Respektując cele dyrektywy 2012/34/UE w odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, należy zauważyć, że dostęp ten, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, przyjmuje określenie „obiekt infrastruktury usługowej”. W ślad za tym, opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34/UE oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Wymienione powyżej przepisy § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE nie wyłączają zatem możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach, przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Wielkości kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów: kosztów bezpośrednich i kosztów dodatkowych, planowanych w ramach rjp 2015/2016 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty świadczenia usług ogółem	Koszty bezpośrednie		Koszty dodatkowe	
	[zł]	[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]	[zł]	Udział w kosztach ogółem [%]
Koszty związane z ruchem pociągów, w tym:	██████████	██████████	██████	██████████	██████
Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	██████	██████████	██████
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	██████	██████████	██████
Amortyzacja	█	█	█	█	█
Koszty świadczenia usług ogółem	██████████	██████████	██████	██████████	██████

Powyższe wskazuje na działania Zarządcy, polegające na zakwalifikowaniu do bazy kosztowej świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów wyodrębnionych kosztów bezpośrednich oraz kosztów dodatkowych, co świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do przepisów prawa, przytoczonych powyżej. Zarządca bowiem, wyodrębniając koszty bezpośrednie wypełnił przesłankę § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, stanowiącą, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się koszty bezpośrednie, czyli część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie, kwalifikując do kalkulacji stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, koszty dodatkowe świadczenia tych usług, Zarządca dostosował się do celu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, ujmującego stosowanie zasad dla usług świadczonych w ramach dostępu do urządzeń związanych

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 23 z 32

z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym w świetle intencji tego celu, gdzie określenie „obiekt infrastruktury usługowej”, o którym mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34/UE jest bliskie wymienionemu powyżej „dostępowi do urządzeń związanych z obsługą pociągów”. Powołując się zatem na wymieniony przepis art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, nakładanie opłat za korzystanie z tych usług oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

Oparcie zatem określania opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na kosztach bezpośrednich jak również kosztach dodatkowych świadczenia tych usług, będących kosztami związanymi z ruchem pociągów, pomniejszonymi o wyodrębnione z nich koszty bezpośrednie, przy uwzględnieniu rozsądnego zysku doliczanego do opłat wypełnia zasady kalkulacji zawarte w przepisach art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Stanowisko w tym zakresie, uwzględniające m.in. realizację celu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, której termin implementacji do prawa polskiego upłynął, zostało opublikowane na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 3 sierpnia 2015 r.

Do każdej z wykonywanych usług zostały przypisane te części kosztów, które stanowią podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w zależności od specyfiki wykonywanej usługi.

Należy zauważyć, jak wskazano powyżej, że amortyzacja, zarówno w kosztach bezpośrednich jak i w kosztach dodatkowych, wynosi [REDACTED]

Wskazane w tabeli koszty świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ogółem w wysokości [REDACTED], zawierające koszty bezpośrednie i koszty dodatkowe, wynikają z kosztów świadczenia usług: dostępu do terminali i bocznic w wysokości [REDACTED], dostępu do torów postojowych w wysokości [REDACTED] ([REDACTED] oraz dostępu do torów formowania składów w wysokości [REDACTED]

W ramach dostępu do poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z wnioskiem, Zarządca w kosztach świadczenia tych usług wyodrębnił koszty, jak poniżej:

- dostęp do terminali i bocznic – koszt ogółem [REDACTED], w tym: koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] i koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDACTED];
- dostęp do torów postojowych – koszt ogółem [REDACTED], przekładający się w całości na koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- dostęp do torów formowania składów pociągów – koszt ogółem [REDACTED], w tym: koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] i koszty prowadzenia ruchu pociągów [REDACTED]

Powyżej ustalone koszty zostały powiększone o rozsądny zysk w wysokości [REDACTED], związany z zapewnieniem świadczonej usługi.

W kosztach świadczenia dostępu do terminali i bocznic Zarządca uwzględnił koszty utrzymania torów, sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz koszty prowadzenia ruchu na torach dojazdowych do terminali i bocznic.

W kosztach dostępu do torów postojowych Zarządca kierował się, zgodnie z wnioskiem, średnim kosztem utrzymania 1 km torów oraz łącznej długości torów przeznaczonych do świadczenia tej usługi.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Kalkulując opłaty za dostęp do torów do formowania składów pociągów, Zarządca uwzględnił koszty związane z obsługą i utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, utrzymania nawierzchni torowej i prowadzenia ruchu pociągów w części uzasadnionej przy wykonywaniu prac manewrowych dla formowania składów, uwzględniając stopień zaangażowania tych urządzeń i obsługi (czas pracy, ilość wykonywanych jazd manewrowych).

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 obciążona wadą jej kalkulacji.

Planowane na rjp 2015/2016 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawione we wniosku, zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowane ilości usług rjp 2015/2016
1.	Dostęp do terminali i bocznic	pockm	████████
2.	Dostęp do torów postojowych	szt. torów zajętych w godzinach	██████
3.	Dostęp do torów do formowania składów pociągów	szt. formowanych składów pociągów	██████

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, zgodnie z wnioskiem, skalkulowano w oparciu o planowane koszty bezpośrednie i dodatkowe związane ze świadczeniem tych usług udostępniania tych usług oraz planowaną ilość usług.

Wyznaczono stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla następujących usług:

- za dostęp do terminali i bocznic,
- za dostęp do torów postojowych,
- za dostęp do torów do formowania składów pociągów.

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegała na zastosowaniu zasady wyznaczenia stawki jako ilorazu planowanych kosztów świadczenia poszczególnych usług i ilości tych usług.

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów dla poszczególnych usług, przedstawione zostały we wniosku w tabeli, jak poniżej.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Lp.	Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Koszty świadczenia usługi z zyskiem	Ilość usług	Planowana stawka jednostkowa
1.	Dostęp do terminali i bocznic			55,89 zł/pockm
2.	Dostęp do torów postojowych			4,31 zł/godz.
3.	Dostęp do torów do formowania składów pociągów			151,94 zł/szt.

Oparcie kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jedynie na kosztach związanych z ruchem pociągów, bez kosztów udostępniania takich jak: administracji, ochrony finansowych i pośrednich, pozwoliło Zarządcy na określenie stawek jednostkowych opłat dla poszczególnych usług na poziomie kosztów pomniejszonych o koszty prowadzenia działalności operacyjnej Zarządcy, niebezpośrednio związanej z prowadzeniem ruchu pociągów.

Powyższe świadczy o prorynkowym 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.

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 wskazuje na niewystępowanie niezgodności określenia tych stawek z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z 13 listopada 2015 r. Nr II/280/2015, uzupełnionego pismem z 25 listopada 2015 r. Nr II/295/2015, projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Przywołany przepis stanowi, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości, przekazuje się do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Weryfikacja wniosku pozwala stwierdzić, że sposób określenia przedłożonych przez Zarządcę we wniosku stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym – nie stoi w kolizji z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej oraz jeden przedział masy brutto pociągów, w związku z tym stawka jednostkowa, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, przedstawiona została, w myśl § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Powyższe świadczy o spełnieniu § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, stanowiącego, że stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Jednocześnie, Zarządca wskazał we wniosku, że określił stawki minimalne dla wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynoszącego 0 zł/pockm, jak również ustalił wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, po uprzednim przeprowadzeniu badania rynku w segmencie: pociągów przewożących towary niebezpieczne i pozostałych pociągów towarowych, na podstawie którego przedstawił we wniosku dowód, że przy tak ustalonej wartości składnika nie nastąpi przejście przewozów przez transport samochodowy. Powyższym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 11 i 12 rozporządzenia PL.

Z uwagi na fakt, że na całej długości 14 zarządzanych linii kolejowych Zarządca ustalił jedną kategorię linii kolejowej znaczenia miejscowego oraz 6 przedziałów masy brutto pociągów towarowych, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone w taki sposób, że stawki rosną wraz ze wzrostem całkowitej masy brutto pociągów.

Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przepisu § 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.

Jednocześnie Zarządca określił stawki jednostkowe przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego. Przywołane powyżej przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej 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. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji oraz ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym. Przy czym koszty amortyzacji wynikającej z faktycznego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdów pociągów w kalkulacji stawek zostały wykazane w wysokości

Powyższe świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 i 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 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 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. Stwierdza się, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednio udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem amortyzacji w części niewynikającej z zużycia infrastruktury w rezultacie wykonywania przewozów pociągami oraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami, jak również kosztów pośrednich, finansowych, związanych z ochroną mienia i porządku na terenach kolejowych, zarządu i administracji, prowadzenia monitoringu turystycznego, jak również części kosztów nieponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Jednocześnie, dowodząc, na podstawie przeprowadzonego badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, że zastosowanie składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3 tego rozporządzenia, w wyznaczonej wartości, dla wszystkich rodzajów przewozów nie spowoduje przejęcia tych przewozów przez transport samochodowy, Zarządca był uprawniony do uwzględnienia tego składnika w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016 praca eksploatacyjna, uwzględniająca zapotrzebowanie dla najbardziej aktualnego okresu styczeń-sierpień 2015 r. nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że świadczy o ostrożności stosowanej przez Zarządcę w kwestii oceny trendów zmian zamawianych tras pociągów.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był do zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, przedłożonych we wniosku Zarządcy.

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 dla dostępu do terminali i bocznic, dla torów postojowych i torów do formowania składów pociągów, sposób określenia opłat za korzystanie z wymienionych usług potwierdza wywiązanie się Zarządcy z przepisów krajowych oraz Unii Europejskiej, obowiązujących w tym zakresie.

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie i dodatkowe w grupie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów, związane ze świadczeniem tych usług.

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, co 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. Jednocześnie Zarządca skorzystał z uprawnienia wynikającego z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, do określania opłat za korzystanie z wymienionych usług z zastrzeżeniem nieprzekraczania kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował w ramach rjp 2015/2016 wielkość usług dla: dostępu do terminali i bocznic na podstawie szczegółowo określonej lokalizacji punktów dostępu do terminali i bocznic, ilości infrastruktury oraz planowanej średniodobowej pracy przewozowej, informacji zaplanowanej pracy eksploatacyjnej dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w przypadku torów postojowych na podstawie ilości zajętych torów i czasu tej zajętości oraz w przypadku torów do formowania składów na podstawie zaangażowanych zasobów urządzeń i obsady kadrowej przy formowaniu tych składów.

Powyższe wskazuje rzetelne podejście Zarządcy do ustalania ilości poszczególnych, na których oparta została kalkulacja stawek za ich świadczenie. Uznaje się, że przyjęta metoda określenia ilości usługi dostępu i korzystania z peronów nie jest wadliwa dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2015/2016 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, tj. rozporządzenia PL i przy uwzględnieniu przepisów prawa UE.

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 29 z 32

w art. 33 ust. 2 – 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

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

POUCZENIE

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


KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci Infra SILESIA S.A. w Rybniku w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Infra SILESIA S.A. w Rybniku w ramach kładu jazdy pociągów 2015/2016

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY
DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

Infra SILESIA S.A.

W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016

Całkowita masa brutto pociągu [tona]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]	Składniki związany z rodzajem przewozów [zł/pockm]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 61,93 zł/pockm [zł/pockm]
0<M≤150	20,43	61,93	81,66
150<M≤500	23,74	61,93	83,93
500<M≤1100	27,05	61,93	87,22
1100<M≤1500	30,35	61,93	88,74
1500<M≤2100	33,66	61,93	90,25
M>2100	41,10	61,93	91,52

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI**

Infra SILESIA S.A.

W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016

Lp.	Wyszczególnienie rjp 2015/2016	Planowana stawka jednostkowa
1.	Dostęp do terminali i bocznic	55,89 zł/pockm
2.	Dostęp do torów postojowych	4,31 zł/godz.
3.	Dostęp do torów do formowania składów pociągów	151,94 zł/szt.