

Warszawa, dnia 24 lipca 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.4.2015.MS

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW”
sp. z o.o.

ul. Groniec 1
41-260 Sławków

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 „kpa” i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „utk”, po rozpatrzeniu wniosku spółki „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, z dnia 11 marca 2015 r. Nr ES/DZK/1180/15 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 11 marca 2015 r. Nr ES/DZK/1180/15 przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, 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,**
- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk.**

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 33

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek z dnia 11 marca 2015 r. Nr ES/DZK/1180/15, zwany dalej „wnioskiem”, przedłożony przez Spółkę „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwaną dalej „Zarządcą”, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”;
2. Odpis z Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 17 marca 2015 r. Nr 0000353127;
3. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 23 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.3.MS;
4. Tablica Nr 1. „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018” – załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r., zwana dalej „tablicą wskaźników inflacji”
(<http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/budzet-panstwa/ustawy-budzetowe/2015/projekty-ustawy>);
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 2 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.5.MS;
6. Pismo Zarządcy z dnia 8 kwietnia 2015 r. Nr ES/DZK/1530/15;
7. Pismo Prezesa UTK z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.6.MS;
8. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.8.MS;
9. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.9.MS;
10. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.12.MS.

Zarządca, wypełniając obowiązek określony 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”, w świetle art. 33 ust. 7 utk, wystąpił z wnioskiem do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk) oraz za świadczenie usług dodatkowych (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk) na rjp 2015/2016 wraz z ich kalkulacją.

Pismem z dnia 23 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.3.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 2 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.5.MS, na podstawie art. 50 § 1 kpa, w związku z art. 14 ust. 4 utk, Prezes UTK wezwał Zarządcę do poprawy wniosku w zakresie przyjęcia do kalkulacji stawek poprawnie obliczonego współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. W odpowiedzi Zarządca, pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r. Nr ES/DZK/1530/15, przedłożył poprawiony wniosek.

Następnie, pismem z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.6.MS oraz z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.8.MS, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia przedmiotowej sprawy.

Pismem z dnia 18 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.9.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 do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się, co do materiałów zebranych w sprawie, a także nie skorzystał z możliwości przeglądania akt sprawy.

Następnie, pismem z dnia 8 lipca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.4.2015.12.MS, Prezesa UTK zawiadomił Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia przedmiotowej 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 pockm i 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 § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Rodzaje przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazane są w § 7 ust. 12 tego rozporządzenia.

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

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 4 z 33

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. 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.

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

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, 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.

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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 zobowiązuje zarządcę do publikacji, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, na swojej stronie internetowej:

- 1) projekt stawek jednostkowych 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;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii.

Projekty stawek, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 1-3 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów.

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 i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

Zarządca zarządza, zgodnie z treścią wniosku, linią kolejową nr 665 o długości 5,5 km. Odległość od początku linii do osi stacji wynosi 3,8 km. W skład zarządzanej infrastruktury wchodzi jedna stacja Sławków Euroterminal z czynnym całodobowo posterunkiem, na której znajduje się 8 torów przyjazdowo-wyjazdowych.

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

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”, przedstawiona w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r. Nr ES/DZK/1530/15, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014 r.);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej;
- 3) planowanych wskaźników inflacji na rok 2015 i 2016;
- 4) udziału kosztów bezpośrednich w ogólnych kosztach, zwanych dalej "kosztami bezpośrednimi".

Ad. 1)

Z informacji zamieszczonej w piśmie z 8 kwietnia 2015 r. wynika, że Zarządca w 2014 r. poniósł łączne koszty, w wysokości [REDACTED] zł, związane z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej o prześwicie 1435 mm, z czego [REDACTED] zł stanowiły koszty bezpośrednie, dotyczące świadczenia usługi podstawowej.

Do kalkulacji stawek opłaty podstawowej Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są kosztami bezpośrednimi, w szczególności:

- a) administracji,
- b) finansowe,
- c) pośrednie.

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.

Z wykonanych w 2014 r. pełnych kosztów bezpośrednich, przypisanych do torów o prześwicie 1435 mm, Zarządca wydzielił koszty bezpośrednio ponoszone w kwocie [REDACTED] zł, stanowiące [REDACTED]% kosztów bezpośrednich.

Wymienione koszty świadczenia usługi podstawowej, poniesione w 2014 r., przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednich 2014 [zł]	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2014 [zł]	Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich [%]
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2.	Koszty utrzymania i remontów	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
3.	Amortyzacja	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Koszty ogółem		[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 7 z 33

Zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r., z ogólnej wielkości wykonanych w 2014 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych, Zarządca przyporządkował ■■■% do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i ■■■% do usług związanych z obsługą pociągów. Zgodnie z informacją przedłożoną we wniosku, podział taki został wprowadzony na podstawie udziału długości torów zasadniczych: głównych i dodatkowych w długości wszystkich torów.

Ustalenie amortyzacji oddzielnie dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów przekłada się na niski, wynoszący ■■■%, udział tej udział amortyzacji w kosztach bezpośrednio ponoszonych, przyjętych do kalkulacji stawek wymienionych usług. Należy podkreślić, że optymalizacja kosztów, stanowiących podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, jest zdaniem Prezesa UTK, bardzo pożądanym działaniem każdego zarządcy.

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy w sobotę 13 grudnia 2015 r., a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2014 r. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres przyjmowany do obliczeń	Okres kalendarzowy	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

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2014 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r., wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie planowanej inflacji ujętej w tablicy wskaźników inflacji.

Planowane wskaźniki inflacji na lata 2015-2016 przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2015 r.	2016 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,2%	102,3%

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 33

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 rozporządzenia MIR, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Ad. 4)

Koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zostały obliczone na podstawie udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach pośrednich. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów prowadzenia ruchu, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę, 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, dotyczące wyznaczania kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących, zgodnie z pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r., podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obowiązują również dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Za uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, przyjęto koszty bezpośrednio ponoszone, co stoi w zgodzie z art. 33 ust. 2 utk i potwierdza zastosowanie się Zarządcy do obowiązków określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 33

o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty bezpośrednio ponoszone, 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

Baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, planowana na 2015 r. – przedstawiona w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r., 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, przy uwzględnieniu planowanych wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR i przy wykorzystaniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk.

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej obliczany w sposób opisany w części A, 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 przy piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r., zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się na wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy wskaźników inflacji.

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

Koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich 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 bazie kosztowej przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej 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.

Działania powyższe wplatają się zatem w spełnienie przesłanki, określonej przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, 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 MIR, 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.

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

Zgodnie z pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r., Zarządca zastosował się do przepisów rozporządzenia MIR i w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone.

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

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 i planowanych na rjp 2015/2016 oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, zmiany wymienionych kosztów oraz udziały planowanych na rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednio ponoszonych w łącznych kosztach przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2014 [zł]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do Wykonania 2014	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach ogółem rjp 2015/2016
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	████	████
2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	████	████
3.	Amortyzacja	██████████	██████████	████	████
Koszty ogółem		██████████	██████████	████	████

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., nie przekroczy planowanych wskaźników inflacji na lata 2015-2016, ustalonych w projekcie ustawy budżetowej na 2015 r. Należy zauważyć, że jak wskazano powyżej w niniejszej decyzji, przyjęta amortyzacja stanowi niecałe █████% kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

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 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 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 wysokości i strukturze pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2014 r.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016, wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

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

Wielkość oraz struktura 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 oraz pisma z dnia 8 kwietnia 2015 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

Przedział masy brutto pociągu	Planowana na rjp 2015/2016			
	Wielkość pracy eksploatacyjnej		Struktura pracy eksploatacyjnej	
	pociągokilometry (pockm)	bruttotonokilometry (bruttotonokm)	pockm	bruttotonokm
0<m≤200	■	■	■	■
200<m≤500	■	■	■	■
500<m≤1000	■	■	■	■
1000<m≤1500	■	■	■	■
1500<m≤2000	■	■	■	■
2000<m≤2500	■	■	■	■
2500<m≤3000	■	■	■	■
m>3000	■	■	■	■
Razem	■	■	■	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 33

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 towarowego.

Z uwagi na fakt, że Zarządca rozpoczął swoją działalność jako zarządca infrastruktury kolejowej w dniu 14 lipca 2014 r., nie przeprowadzono badań rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR. W konsekwencji powyższego przyjęto, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek tylko 1 kategorii linii kolejowej, stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalona została jako suma składnika stawki wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów (przy założeniu wartości składnika w wysokości 0 zł/pockm) oraz składnika stawki wynikającego z kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągu, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR.

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 masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Zarządca, wypełniając obowiązek wynikający z § 6 ust. 17 rozporządzenia MIR, zestawiał stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumna dotyczy 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 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 towarowych o masie większej niż 3000 ton, do ustalenia opłaty przyjmuje się stawkę jednostkową skalkulowaną dla przedziału masy brutto pociągu > 3000 ton.

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

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, zarządca ustala stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, 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 linia kolejowa Nr 665 posiada jednolitą kategorię na całej długości oraz nie przeprowadzono badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, czynnikiem różnicującym składnik stawki zależny od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jest jedynie masa brutto pociągu.

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem, uzupełnionym pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r.:

- 1) przyjęto wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości wykonanej w 2014 r., tj. w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym;
- 2) przyjęto, na podstawie wykonania w 2014 r. w poszczególnych przedziałach całkowitej masy brutto pociągów, planowaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 2.1. niniejszej decyzji, wyrażoną w pockm oraz w bruttotonokilometrach;
- 3) przyjęto maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną i średniodobowe natężenie ruchu pociągów, do kategoryzacji linii kolejowej, o której mowa w pkt 3.2.1. niniejszej decyzji;
- 4) uwzględniono pozycje i kategorie kosztowe, o których mowa w pkt 1.1. niniejszej decyzji;
- 5) w grupach kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp określono udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym;
- 6) przyjęto, że stawka jednostkowa opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi sumę składników wynikających z kosztów:
 - a. prowadzenia ruchu – niezależnego od masy pociągu,
 - b. utrzymania i remontów – zależnego od masy pociągu,
 - c. amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego – niezależnej od masy pociągu;
- 7) wyznaczono wskaźnik różnicujący składnik stawki wynikający z kosztów utrzymania i remontów, w zależności od masy pociągu dla poszczególnych przedziałów mas pociągów, w związku ze wzrostem kosztów utrzymania i remontów wynikających z większego zużycia infrastruktury przez pociągi towarowe wraz ze wzrostem masy. Wskazano, że wielkość masy pociągu wpływa na wysokość kosztów związanych z jej utrzymaniem, które wynikają z większego zużycia infrastruktury przez cięższe pociągi. Zdaniem Zarządcy, bruttotonokilometry odzwierciedlają w największym stopniu wpływ na proces degradacji infrastruktury kolejowej;
- 8) zastosowano nośnik alokacji kosztów w postaci pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm – dla składnika stawki niezależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt 6) a i c oraz w postaci skorygowanej pracy eksploatacyjnej, w oparciu o wskaźnik różnicujący stawkę przyjęty dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów – dla składnika stawki zależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt 6) b);
- 9) skalkulowano bazową stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp, przy współczynniku wynoszącym 1, dla środkowego przedziału mas brutto pociągów 1001 – 1500 ton, jako sumę składników stawki wynikających z kosztów, o których mowa w pkt 6) lit. a – c;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 33

- 10) wyznaczono stawki jednostkowe opłaty dla poszczególnych przedziałów mas pociągów w oparciu o skorygowany składnik stawki bazowej wynikający z kosztów utrzymania i remontów oraz wskaźnik, o którym mowa w pkt 7).

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy we wniosku, 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

Zarządca zarządza, zgodnie z treścią wniosku, linią kolejową Nr 665 o długości 5,5 km. Odległość od początku linii do osi stacji wynosi 3,8 km. Dopuszczalna prędkość techniczna linii wynosi 30 km/godz., a dopuszczalny nacisk 221 kN/oś.

Dla zarządzanej linii kolejowej, po której kursują tylko pociągi towarowe, określono jedną kategorię linii kolejowej, nazwaną „drugorzędną”, na podstawie parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej średniodobowe natężenie ruchu pociągów (14 pociągów/dobę) oraz ograniczenia stałe (< 30 km/godz.), co jest zgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR.

3.2.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2015/2016, podobnie jak dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, Zarządca przyjął 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Tablica cennikowa, zamieszczona we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., została opracowana dla 1 kategorii linii kolejowej (drugorzędnej) oraz dla 8 przedziałów całkowitej masy brutto pociągu towarowego:

0<m≤200 ton; 200<m≤500 ton; 500<m≤1000 ton; 1000<m≤1500 ton; 1500<m≤2000 ton; 2000<m≤2500 ton; 2500<m≤3000 ton; m>3000 ton.

3.3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej bez uwzględnienia składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Z przedstawionej we wniosku informacji, dotyczącej sposobu kalkulacji stawek jednostkowych, opisanej powyżej w pkt 3.2. wynika, że 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, co spełnia przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

Jednocześnie, 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, co świadczy o wypełnieniu dyspozycji z przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 15 z 33

W związku z nieprzeprowadzeniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, 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 dla wszystkich rodzajów przewozów. Tym samym Zarządca wywiązał się z możliwości wynikającej z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR.

Analiza wniosku uzupełnionego pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r. 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 MIR, jak również zastosował właściwą metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Należy pamiętać, że Zarządca, w związku z rozpoczęciem w dniu 14 lipca 2014 r. działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, zobowiązany był dostosować dotychczas prowadzoną działalność do zasad określonych w przepisach utk i rozporządzenia MIR z dnia 5 czerwca 2014 r. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp, oparta na przyjmowaniu kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym, polegała zatem na szacowaniu wielkości przyjmowanych do kalkulacji, w tym kosztów bezpośrednio ponoszonych, w ramach rjp 2014/2015 oraz rjp 2015/2016, przy zachowaniu przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio poniesione związane z ruchem kolejowym w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, jedynie w części, w której są one 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 MIR).

Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Stawki skalkulowano na podstawie opisanych kosztów bezpośrednich będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w taki sposób, aby przychody z opłat pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji przy założeniu, że z uwagi na odstępnie od badania rynku, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. 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 Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów administracji, finansowych i pośrednich.

Nawiązując do treści § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, Zarządca poinformował, że nie występował o przyznanie środków publicznych, wpływających na obniżenie planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, 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 i struktury 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 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity: Dz. U. 2013, 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.

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 pismem Zarządcy z dnia 8 kwietnia 2015 r. przedstawione są w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Kategoria linii kolejowej	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
0<m≤200	„drugorzędna”	20,43
200<m≤500		23,74
500<m≤1000		27,05
1000<m≤1500		30,35
1500<m≤2000		33,66
2000<m≤2500		36,97
2500<m≤3000		39,44
m>3000		41,10

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 MIR.

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 3000 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych 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 MIR oraz przyjęcie wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2014 r. w poszczególnych przedziałach mas pociągów, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej

za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły Zarządcy wywiązać się z zasad określonych w przepisach utk oraz rozporządzenia MIR.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia – we wniosku z dnia 11 marca 2015 r., uzupełnionego pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r. – projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 – nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami utk oraz rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, 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, 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 określił również, 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 torów i urządzeń do formowania składów pociągów, dostęp i korzystanie z torów postojowych oraz dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych – w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek koszty opisane poniżej 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

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:

- 1) wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r.;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na 2015 r. i 2016 r.;
- 3) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w całkowitych kosztach bezpośrednich.

Jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 utk, 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 przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wpłata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, traktującej, że do kalkulacji

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 33

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 na 2015 r. – przedstawiona we wniosku i w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2015/2016 dla usług dostępu 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 udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach pośrednich. Przy planowaniu bazy kosztów nie uwzględniono współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

W opisaniej 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 pośrednich wynosi ██████% dla każdej z trzech kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury; kosztów prowadzenia ruchu kolejowego; amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami.

Zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r. do przeszacowania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zastosował wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, ustalone na podstawie informacji o planowanych wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy wskaźników inflacji, stanowiącym załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na 2015 r. przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r. Wielkości planowanych wskaźników inflacji na lata 2015-2016 przedstawione zostały w tabeli w części A niniejszej decyzji.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednio ponoszonych – będących rezultatem przejazdów pociągami, przeindeksowanych jedynie wskaźnikiem inflacji, jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku 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 pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r., podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynika 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), jak również na starania Zarządcy w kierunku zminimalizowania narzutów do kosztów świadczonych usług w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W konsekwencji świadczy to o przyjęciu do kalkulacji stawek jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, potraktowanych przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem, 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.

Wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, zmianę wymienionych kosztów oraz udziały kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług świadczonych w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą – przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2014 [zł]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do Wykonania 2014	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach ogółem
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	██████████	██████████
2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	██████████	██████████
3.	Amortyzacja	██████████	██████████	██████████	██████████
Koszty ogółem		██████████	██████████	██████████	██████████

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 długości torów przypisanych do danej usługi oraz częstotliwości korzystania z tych torów.

Należy zauważyć, że jak wskazano powyżej w niniejszej decyzji, przyjęta amortyzacja stanowi niecałe ██████% kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Lp	Wyszczególnienie	Przyjęte proporcje zaplanowanych kosztów rjp 2015/2016 [%]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2015/2016 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	■	■
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	■	■
3.	Dostęp i korzystanie z terminali kolejowych, w tym torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	■	■
Ogółem		■	■

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

Planowane na rjp 2015/2016 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na tle wykonania w 2014 r., przedstawione w piśmie Zarządcy z dnia 8 kwietnia 2015 r., zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowane ilości usług rjp 2015/2016
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	■
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	■
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	■
Ogółem			■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 21 z 33

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 bezpośrednich poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przeszacowanych następnie wskaźnikami inflacji na lata 2015-2016, oraz planowaną ilość usług określonych na podstawie wykonania w 2014 r.

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegała na zastosowaniu zasady wyznaczenia stawki jako ilorazu planowanych kosztów bezpośrednich realizacji tej usługi i planowanej sumarycznej ilości wagonów objętych świadczeniem usługi.

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

- za dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- za dostęp i korzystanie z torów postojowych;
- za dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych.

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 pisma Zarządcy z dnia 8 kwietnia 2015 r., skalkulowane dla poszczególnych usług przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowana stawka jednostkowa rjp 2015/2016 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,03
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,48
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	15,68

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016 Zarządca, zgodnie z § 8 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle przepisu art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, przyjął koszty bezpośrednio ponoszone, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2014 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji na lata 2015-2016.

Uwzględnienie w bazie kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tej obsługi, jedynie kosztów bezpośrednich wynikających z przewozów pociągami wykonanych w 2014 r., przeszacowanych wskaźnikami inflacji oraz przyjęcie planowanego wolumenu ilości usług dostępu i korzystania z urządzeń do formowania składów pociągów i torów postojowych oraz terminali kolejowych w wysokości wykonanej w 2014 r., pozwoliło Zarządcy określić wysokości stawek jednostkowych opłat dla poszczególnych usług na poziomie faktycznych jednostkowych kosztów świadczenia tych usług.

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.

III. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH

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

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 23 z 33

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

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 do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

1. Zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, wymienione w części II załącznika do utk

Zarządca ustalił na rjp 2015/2016 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, dla usług wymienionych w cz. II Załącznika do utk, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych. Zarządca wskazał we wniosku, że określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, z uwzględnieniem marży zysku wynoszącej 10%, co nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR. Przywołany przepis stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

2. Planowane koszty oraz ilości usług przyjęte do kalkulacji opłat dodatkowych i pomocniczych

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług oraz ich wolumen określono na podstawie wykonania w 2014 r. i przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Planowane koszty rjp 2015/2016 [zł]	Planowana wielkość usług rjp 2015/2016	Miernik
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	■	■	godz.
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	■	■	godz.
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	■	■	godz.
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	■	■	godz.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 24 z 33

5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	■	■	strona
6.	Obsługa wag wagonowych	■	■	wagony
Łączne koszty usług dodatkowych i pomocniczych		■		

3. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych i pomocniczych

Wyznaczając stawki opłat dodatkowych i pomocniczych, każdą zaplanowaną wielkość kosztów, określonych na podstawie wykonania w 2014 r. i przypisanych do każdej usługi, podzielono przez ilość zaplanowanych do wykonania usług.

4. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych na rjp 2015/2016

W wyniku przyjętych wielkości planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych oraz określonego wolumenu tych usług Zarządca określił tabeli stawki jednostkowe dla poszczególnych usług, jak pokazano w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Opłata dodatkowa rjp 2015/2016 [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590,00
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50,00
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	2,85
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33,00

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR wraz z ich kalkulacją, określone na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 25 z 33

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z dnia 11 marca 2015 r. oraz przy piśmie z dnia 8 kwietnia 2015 r. projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz usług dodatkowych 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.

Przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych i wielkości pracy eksploatacyjnej dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jak również kosztów świadczenia usług dodatkowych i ich ilości w tożsamym okresie, tj. wykonanych w 2014 r., stoi w zgodzie z zasadą ujmowania wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego, określoną w przywołanym wcześniej art. 6 ust. 1 uor.

Spełnianie wyżej wskazanej zasady ujmowania kosztów i przychodów w jednym okresie obrachunkowym, jak również przyjęcie 8 przedziałów mas brutto pociągów, w tym wielkości ostatniego przedziału masy brutto pociągu towarowego ($M \geq 3000$ ton), zachowanie wysokości stawek dla usług dodatkowych, przyczynią się do stabilizacji systemu i wysokości opłat pobieranych przez Zarządcę za korzystanie z infrastruktury kolejowej, stymulując lepsze planowanie przez przewoźników kolejowych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ich optymalizację, również lepsze wykorzystanie taboru przy niewielkim ryzyku błędnego planowania.

Należy przy tym pamiętać, że Zarządca prowadzi działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową dopiero od dnia 14 lipca 2014 r. Od tego też czasu, zobowiązany jest prowadzić tę działalność zgodnie z zasadami określonymi w przepisach utk i rozporządzenia MIR, które weszło w życie 24 czerwca 2014 r. Ma to swoje znaczenie, ze względu na narzucony tym rozporządzeniem obowiązek ustalania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek, polegający na przyjmowaniu tych kosztów za ostatni zakończony rok obrotowy, czyli poczynając już od kosztów wykonanych w 2013 r. dla rjp 2014/2015. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, oparta została zatem na szacowaniu wielkości przyjmowanych do kalkulacji, w tym kosztów bezpośrednio ponoszonych, zarówno w ramach rjp 2014/2015, jak i rjp 2015/2016, przy zachowaniu przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Stosowanie się do tych zasad, gwarantujących przejrzysty i niedyskryminujący sposób kalkulacji stawek, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR przekłada się na prorynkowe podejście Zarządcy, nakierowane na zapewnienie wzrostu konkurencyjności rynku przewozów kolejowych wobec innych gałęzi transportu i wplata się także w intencje Prezesa UTK.

Weryfikacja wniosku z dnia 11 marca 2015 r., uzupełnionego pismem z dnia 8 kwietnia 2015 r., pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o których 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, 6 i ust. 18 rozporządzenia MIR, przyjęte przez Zarządcę również dla określania 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 jedną kategorię linii kolejowej (drugorzędnej) 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 (0 zł/pockm) 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.

Z uwagi na niewykonanie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury przy założeniu, że wysokość składnika stawki zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą Zarządca może odstąpić od wykonania badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

Równocześnie Zarządca spełnił wymóg określony w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, który stanowi, że wartość części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, oraz składników, o których mowa w § 7 ust. 3 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 którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm.

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa posiada jednolite parametry na całej jej długości, Zarządca przyjął jedną 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, 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 posłużył się metodą zróżnicowania wysokości stawek jednostkowych opartą o współczynnik korygujący część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów utrzymania w zależności od masy brutto pociągu. Wykorzystanie powyższej metody pozwoliło Zarządcy na wypełnienie przesłanki wynikającej z § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, jak również świadczy o staraniach Zarządcy w kierunku zapewnienia pełnej transparentności i przewidywalności opracowywanego projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku i pisma z dnia 8 kwietnia 2015 r., baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 została wyznaczona tylko w oparciu 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), jak również planowanych wskaźników inflacji (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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 28 z 33

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, o których mowa m.in. w art. 6 i 7 uor, w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

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.

Zgodnie z treścią wniosku Zarządca przyjął do kalkulacji stawek koszty bezpośrednio ponoszone, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2014 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji za lata 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 wpłata 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, przyjmując dla każdej usługi koszty wynikające z wykonania w tym samym roku obrotowym 2014. 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.

Stwierdza się, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa z zakresu zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Odnosząc się do usług dodatkowych i pomocniczych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, Zarządca określił stawki jednostkowe odrębnie dla każdego rodzaju usług planowanych do świadczenia przewoźnikom kolejowym, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku w wysokości 10%, co spełnia przesłankę zapisaną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa, w ramach systemu określania stawek jednostkowych opłat, ich stabilizacji i przewidywalności oraz zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, 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 oraz opłaty dodatkowe 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 „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” 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 „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016
3. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na sieci „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

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

**„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
$0 < m \leq 200$	20,43
$200 < m \leq 500$	23,74
$500 < m \leq 1000$	27,05
$1000 < m \leq 1500$	30,35
$1500 < m \leq 2000$	33,66
$2000 < m \leq 2500$	36,97
$2500 < m \leq 3000$	39,44
$m > 3000$	41,10

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowana stawka jednostkowa [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,03
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,48
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	15,68

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH NA SIECI
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty dodatkowej [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590,00
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50,00
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	2,85
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33,00

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 33 z 33

