

Warszawa, dnia 10 grudnia 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.12.2015.JG

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
we Wrocławiu

ul. Krakowska 28
50-425 Wrocław

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 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z 17 września 2015 r. Nr NK.047.07.2015 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 21 września 2015 r.), uzupełnionego pismem z 27 października 2015 r. (data wpływu do UTK: 30 października 2015 r.), o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 wraz z ich kalkulacją,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z 17 września 2015 r. Nr NK.047.07.2015 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład 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.**

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 28

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek z 17 września 2015 r. Nr NK.047.07.2015 przedłożony przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwaną dalej „Zarządcą”, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”, uzupełniony pismem z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, zwany dalej „wnioskiem”.
2. Uchwała Nr XVI/195/2007 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2007 r. (<http://bip.umwd.dolnyslask.pl/dokument,iddok,9049,idmp,239,r,r>).
3. Autoryzacja bezpieczeństwa wydana na rzecz Zarządcy przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 7 kwietnia 2015 r. Nr PL2120150000.
4. Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XVI/195/2007 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2007 roku – Statut Zarządcy (<http://bip.umwd.dolnyslask.pl/dokument,iddok,9049,idmp,239,r,r>).
5. Pismo Zarządcy z 30 lipca 2015 r. Nr NK.047.02.2015.
6. Pismo Prezesa UTK z 28 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.6.AG.
7. Pismo Prezesa UTK z 15 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.7.PW.
8. Regulamin organizacyjny Zarządcy – schemat 4, źródło: strona internetowa Zarządcy <http://dsdik.wroc.pl/statut.html>.
9. Regulamin organizacyjny Zarządcy – schemat 5, źródło: strona internetowa Zarządcy <http://dsdik.wroc.pl/statut.html>.
10. Pismo Zarządcy z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015 uzupełniające braki wniosku i wskazujące na części wniosku objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.
11. Uchwała Zarządu Województwa Dolnośląskiego Nr 5437/IV/14 z dnia 11 marca 2014 r. w sprawie udzielenia pełnomocnictw Panu Leszkowi Lochowi – Dyrektorowi Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu (<http://bip.umwd.dolnyslask.pl/dokument,iddok,9049,idmp,239,r,r>).
12. Pismo Prezesa UTK z 9 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.12.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 rjp 2015/2016 wraz z ich kalkulacją, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”.

W dniu 3 sierpnia 2015 r. na stronie internetowej UTK została opublikowana informacja w sprawie „Sposobu określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej”, jak poniżej.

„Urząd Transportu Kolejowego informuje, że w dniu 12 czerwca 2015 r. zostało wydane rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015 909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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, zwanej dalej dyrektywą 2012/34/UE, do którego zarządca infrastruktury kolejowej obowiązany jest bezpośrednio się stosować.

Jednocześnie przypomina się, że w świetle przesłanek dyrektywy 2012/34/UE, zarządca może skorzystać z uprawnień 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. Mając na uwadze przywołane powyżej przepisy prawa, dla określania stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej mają zastosowanie poniżej przedstawione zasady.

1. W odniesieniu do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

(część I ust. 1 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym)

Zarządca może określić stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z przepisami przywołanego powyżej rozporządzenia UE, jeśli nie zamierza skorzystać z uprawnień do stopniowego jego wdrożenia, tym samym, stosując się do prawa krajowego w dozwolonym okresie przejściowym, z zastrzeżeniem uwzględnienia art. 9 tego rozporządzenia.

2. W odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

(część I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym)

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca może pobierać określoną odrębnie opłatę za dostęp 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 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.

Zgodnie zaś z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym:

Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Sposób, w jaki należy określić powyżej wskazany „koszt bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”, doprecyzowany został przesłanką § 7 ust. 18 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 PL:

Do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy, zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Wymienione powyżej przepisy nie wyłączają zatem możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach, przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, 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, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty);
- sposób ustalenia kosztów bezpośrednich określa § 7 ust. 18 *rozporządzenia PL*;
- przy kalkulacji opłat można zastosować rozsądny zysk, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

3. W odniesieniu do opłat dodatkowych

(część II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym)

Opłaty dodatkowe, w myśl § 7 ust. 21 *rozporządzenia PL*, określa się w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Jednocześnie informuje się, że w związku z brakiem kompetencji do dokonywania powszechnie obowiązującej wykładni przepisów prawa, niniejsze stanowisko stanowi jedynie pogląd Urzędu Transportu Kolejowego na treść obowiązującego prawa. Powyższe stanowisko nie wiąże Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w postępowaniach administracyjnych oraz ewentualnych postępowaniach sądowych.”

Pismem z 28 września 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.6.AG 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 minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016.

Pismem z 15 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.7.PW Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku oraz udzielenia dodatkowych informacji, w szczególności w zakresie ustalania kosztów przyjmowanych do kalkulacji.

Zarządca w odpowiedzi na powyższe wezwanie, pismem z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, przedstawił żądane wyjaśnienia.

Pismem z 20 października 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.8.PW Prezes UTK poinformował Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia sprawy.

Pismem z 9 listopada 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.12.2015.11.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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 4 z 28

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.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK. Zasada lojalności, sformułowana w art. 4 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu UE (PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 326 z 26 października 2012 r.), zwanego dalej „TFUE”, zobowiązuje Prezesa UTK, jako organ administracji państwowej, do stosowania, przy uwzględnieniu orzecznictwa UE, pronijnę interpretacji prawa krajowego w świetle tekstów i celów dyrektywy 2012/34/UE, aby osiągnąć rezultat zgodny z prawem unijnym. Z art. 288 akapit 3 TFUE wynika, że dyrektywa wiąże państwo członkowskie, jednakże swoboda wyboru środków służących uzyskaniu rezultatu, jaki ma być osiągnięty, pozostawiona jest organom krajowym państwa, do którego dyrektywa jest kierowana z zastrzeżeniem jednak uwzględniania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, zwanego dalej „TSUE”, dotyczącego danego aktu prawnego, ponieważ formułuje ono wiążące wskazania interpretacyjne.

Wskazuje się, że 30 maja 2013 r. zapadł, uwzględniony przy tworzeniu rozporządzenia UE, wyrok TSUE z 30 maja 2013 r., sygn. akt C-512/10, o stwierdzenie uchybień państwa członkowskiego ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z którym:

„Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.”.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 5 z 28

TSUE stwierdził w przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (L 75/29), zwanej dalej „dyrektywą 2001/14/WE”, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie TSUE dyrektywa 2001/14/WE nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa UE nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa UE państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

W opinii zawartej w wyżej wymienionym wyroku TSUE stwierdzono także, że koszty bezpośrednie, obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Podobnie amortyzacja, określona w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. c wymienionego rozporządzenia, liczona zgodnie z zasadami rachunkowości nie może być uznana w całości, ale tylko w części, w jakiej jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 przedmiotowego rozporządzenia, TSUE stwierdził, że nie mają one żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. W pkt. 85 uzasadnienia wyroku TSUE stwierdzono, że przepisy rozporządzenia prowadzą do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej stwierdzono niezastosowanie się do art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, który stanowi, że państwa członkowskie ustalą zasady do zapewnienia, w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie, bilansowania się dochodów z opłat za infrastrukturę, nadwyżek z innych rodzajów działalności handlowej i finansowania przez państwo z jednej strony oraz wydatków na infrastrukturę z drugiej strony. Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat, zgodnie z art. 7 i 8 wyżej wymienionej dyrektywy, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

Rozporządzenie UE, wydane 16 czerwca 2015 r., 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.

Jak wskazano na wstępie, informacja na temat wejścia w życie rozporządzenia UE i wynikających z niego nowych obowiązków i uprawnień zarządców infrastruktury kolejowej została zamieszczona na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego.

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 NK.047.02.2015.

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 bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi”.

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

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

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

Na podstawie art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej 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:

- 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 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:

- 1) administracji;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 28

- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie;
- 5) 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:

- 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.

Jednakże, zgodnie z § 1 rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie PL i w konsekwencji § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

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:

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

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

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

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

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym, obliczana jest jako iloczyn zamówionych

usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia PL 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 o transporcie kolejowym, 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 bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi”.

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.

Jednocześnie należy zauważyć, że w przypadku nowego zarządcy, rozpoczynającego działalność polegającą na udostępnianiu infrastruktury kolejowej, nie dysponuje on kosztami wykonanymi (historycznymi). W takim przypadku, na podstawie art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, przy planowaniu kosztów zarządca może stosować wartości obejmujące wartości szacunkowe, jeżeli je w przejrzysty, rzetelny i obiektywny sposób zmierzy i uzasadni.

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:

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

Stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia 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.

Zarządca jest samorządową jednostką budżetową i działa na podstawie m.in. ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., Nr 885 z późn. zm.) oraz uchwały z dnia 30 października 2007 r. Nr XVI/195/2007 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego.

Rozpoczęcie udostępniania infrastruktury kolejowej planowane jest w ramach rjp 2015/2016.

Należy wskazać, że w związku z rozpoczęciem udostępniania infrastruktury kolejowej planowanym w ramach rjp 2015/2016, Zarządca nie dysponował informacją dotyczącą zużycia tej infrastruktury w wyniku prowadzenia ruchu kolejowego, ani też kosztami wykonania przewozów za zakończony rok obrotowy 2014, o których mowa § 7 ust. 8 rozporządzenia PL.

Potwierdza to zmiana przepisu § 7 ust. 8 rozporządzenia PL, polegająca na wprowadzeniu § 7 ust. 8a stanowiącego, że jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Mając na uwadze zasadę lojalności, sformułowaną w art. 4 ust. 3 TFUE, która determinuje we wskazanym powyżej zakresie charakter działań podejmowanych przez Prezesa UTK, uznaje się, że zastosowane przez Zarządcę zasady ustalania kosztów planowanych do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej polegające na szacowaniu tych kosztów, są właściwe.

Znajduje to odzwierciedlenie również w metodzie szacowania kosztów, dopuszczalnej przepisami prawa unijnego. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub – jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

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.

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

Planowana na 2016 r. baza kosztów bezpośrednich, przedstawiona we wniosku, 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 w ramach rjp 2015/2016, zgodnie z wnioskiem oraz pismem z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, została wyznaczona na podstawie szacunków bazy kosztowej planowanej na 2016 r.

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

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

Zarządca skalkulował, 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 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym w oparciu o koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych na podstawie § 7 ust. 8a rozporządzenia PL i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Planowana baza kosztów bezpośrednich na 2016 r. – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2015/2016 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie szacunkowych wartości kosztów przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich, zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL oraz w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z wnioskiem Zarządcy punktem wyjścia do określenia bazy kosztowej do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej był projekt z 22 lipca 2015 r., zmieniający rozporządzenie PL w zakresie kosztów, jakie powinny być przyjmowane do kalkulacji stawek, w taki sposób, że zarządca, który rozpoczyna udostępnianie infrastruktury określi szacunkowe wartości tych kosztów. Wymieniony projekt został potwierdzony poprzez wydanie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie PL, w konsekwencji czego w rozporządzeniu PL dodano ust. 8a stanowiący, że jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Koszty bezpośrednie, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągów, zastosowanego dla wyodrębnionych kategorii kosztów.

W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz koszty amortyzacji w wysokości [REDAKOWANE].

Działania powyższe stanowią zatem spełnienie przesłanki, określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w związku z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który traktuje, że do kosztów bezpośrednich, 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 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.

Zarządca wskazał we wniosku i w piśmie z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, że do kosztów bezpośrednich, finansowanych z opłat przewoźników kolejowych zakwalifikował następujące koszty:

- prowadzenia ruchu pociągów po linii kolejowej,
- zapewnienia łączności na liniach kolejowych,
- opracowania tras pociągów,
- diagnostyki infrastruktury kolejowej, w tym przeglądów kontrolnych,
- utrzymania i konserwacji infrastruktury kolejowej,
- diagnostyki i utrzymania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,
- zużycia energii elektrycznej,
- akcji zima,
- remontów infrastruktury kolejowej.

Przyjęcie do kalkulacji stawek minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wymienionych powyżej kosztów wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W ślad za tym, jak wynika z wniosku oraz z pisma z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, z planowanej wartości kosztów bezpośrednich, przyjętej na podstawie wartości szacunkowych wykonania kosztów, wyłączone zostały następujące koszty:

- 1) opłat z tytułu trwałego zarządu,
- 2) administracji,
- 3) amortyzacji w całości, ze względu na brak narzędzi do ustalenia części amortyzacji wynikającej z zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku prowadzenia ruchu pociągów,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- 4) pośrednie,
- 5) finansowe,
- 6) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych,
- 7) prowadzenia monitoringu turystycznego,
- 8) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami,
- 9) prowadzenia ruchu pociągów, w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami,
- 10) planowanej części kosztów nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym: wykonywania przeglądów budowlanych, kosztów utrzymania w zakresie m.in.: usuwania wychłapek, konserwacji obiektów inżynierskich, rowów odwadniających, znaków drogowych, likwidacji dzikich przejazdów, usuwania roślinności, wycinki drzew, uzupełniania podsypki, energii elektrycznej, zapewnienia łączności na liniach kolejowych, itp.

Wyłączenie z kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wymienionych powyżej kosztów wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 7 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Zgodnie z pismem z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015 z kosztów całkowitych świadczenia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynoszących ██████████, Zarządca wydzielił koszty związane z ruchem kolejowym w wysokości ██████████, stanowiące ██████████ kosztów łącznych udostępniania infrastruktury kolejowej oraz koszty niezwiązane z ruchem kolejowym w wysokości ██████████, stanowiące ██████████ kosztów łącznych.

Zestawienie kosztów związanych z ruchem kolejowym oraz kosztów bezpośrednich i ich udziałów dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej przedstawiono w poniższej tabeli.

	Wyszczególnienie	Plan rjp 2015/2016 [zł]	Udział kosztów w pozycjach kosztowych związanych z ruchem pociągów [%]
A	Koszty związane z ruchem kolejowym, w tym:	██████████	██████████
1	Prowadzenie ruchu pociągów	██████████	██████████
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	██████████	██████████
3	Amortyzacja	██████████	██████████
B	Koszty bezpośrednie, w tym	██████████	██████████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 28

1	Prowadzenie ruchu pociągów	■	■
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	■	■
3	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	■	■
A	Koszty niekwalifikowane, w tym:	■	■
1	Prowadzenie ruchu pociągów	■	■
2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	■	■
3	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	■	■

Strukturę kosztów bezpośrednich dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie		Plan rjp 2015/2016 [zł]	Udział kosztów w pozycjach kosztowych [%]	Klasyfikacja kosztów
A	Koszty bezpośrednie prowadzenia ruchu pociągów, w tym:	■	■	
1	Dyżurni ruchu	■	■	inne
2	Rozkłady jazdy pociągów	■	■	inne
B	Koszty bezpośrednie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w tym:	■	■	
1	Mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	■	■	diagnostyka
2	Mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	■	■	eksploatacja, konserwacja i remonty
3	Zużycie energii	■	■	inne
4	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach	■	■	eksploatacja, konserwacja i diagnostyka
5	Akcja zima	■	■	inne

Jednocześnie Zarządca poinformował we wniosku, że jako samorządowa jednostka budżetowa, finansowana przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego, do wyliczonych stawek nie będzie doliczał marży zysku. Określenie stawek, zgodnie z wnioskiem, nastąpiło w taki sposób, aby przychody z opłat równoważyły koszty, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy

uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych w § 7 ust. 5 oraz 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiących, 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 przy zastosowaniu wskaźnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów równego 0 zł/pockm, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów ma być zaliczona 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.

Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jedynie części kosztów związanych z tą usługą, jako bezpośrednich, wypełnia zatem obowiązek nałożony przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2015/2016 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku, została wyznaczona w oparciu o informacje organizatora przewozów kolejowych, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego. W ślad za tym Zarządca poinformował o planowanym zwiększeniu liczby kursujących pociągów na odcinku: Szklarska Poręba-Harrahov-Kořenov w porównaniu do lat poprzednich. Założono dodatkowo kursowanie pojedynczych pociągów w zwiększonym zestawieniu (np. podwójne jednostki spalinowe) czy obsługiwanych składami wagonowymi, uruchomionych okazjonalnie (np. imprezy sportowe czy kulturalne).

Należy zauważyć, że planowanie pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2015/2016 w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednich – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek. Powyższe działania Zarządcy wpłatają się ponadto w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 330 z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, zgodnie z którą w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Przy braku uregulowań prawnych planowanie pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez Zarządcę znajduje przychylność Prezesa UTK.

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

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

- wielkości pracy eksploatacyjnej zamówionej przez Województwo na rok kalendarzowy 2016,
- struktury pracy eksploatacyjnej, wynikającej z lokalnego charakteru zarządzanych odcinków linii kolejowych i związanych z nimi parametrów eksploatacyjnych, uniemożliwiających kursowanie składów pasażerskich o masie brutto pociągów większej niż 300 ton oraz nieprowadzeniu ruchu towarowego z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne.

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

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

Masa brutto pociągu	Praca eksploatacyjna Plan rjp 2015/2016 [pockm]	Struktura planowanej pracy eksploatacyjnej [%]
$0 < M \leq 150$	██████████	████
$150 < M \leq 300$	██████	████
Razem	██████████	████

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

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił na podstawie art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. Zarządca określił w ramach rjp 2015/2016 dwa przedziały masy brutto pociągu – dla pociągów o masie: nie większej niż 150 T oraz większej niż 150 T i nie większej niż 300 T.

Wymienione 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 pociągów 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. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

3.1.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Z treści wniosku wynika, że Zarządca zarządza dwiema liniami kolejowymi, normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi: Nr 311 i Nr 326.

Zarządca określił dla całej długości zarządzanych linii kolejowych jedną kategorię linii kolejowej przy uwzględnieniu średniodobowego natężenia ruchu pociągów do 30 pociągów/dobę i dopuszczalnej prędkości technicznej do 80 km/godz., przy uwzględnieniu ograniczeń stałych. Po liniach Zarządcy będzie odbywał się ruch pasażerski, z wykorzystaniem lekkich jednostek spalinowych, tzw. autobusów szynowych, cechujących się relatywnie niskim stopniem oddziaływania na tor.

3.1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca w ramach rjp 2015/2016 ustalił dwa przedziały masy brutto pociągów, jak poniżej przedstawiono w tabeli.

Masa brutto pociągu	$0 < M \leq 150$	$150 < M \leq 300$
---------------------	------------------	--------------------

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

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

1. przypisał planowaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pociągach do dwóch przedziałów całkowitej masy brutto pociągów,
2. ustalił kategorię linii kolejowej oraz natężenie ruchu pociągów,
3. uwzględnił pozycje i kategorie kosztowe,
4. ustalił do wszystkich grup kosztowych udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem kolejowym.

Jak wynika z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL zarządca ustala stawkę jednostkową 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.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 28

Część stawki jednostkowej zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustalona została, zgodnie z wnioskiem, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w ramach rjp 2015/2016 przyjął składnik związany z rodzajem wykonywania przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 0 zł/pockm. Tym samym, z mocy § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, Zarządca spełnił również przesłankę określoną w § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, zezwalającą na odstąpienie od badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została ustalona jako suma części stawki wynikającej z rodzaju wykonywanych przewozów oraz części stawki wynikającej z kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągów, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej, w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL.

Wartości części stawki, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zgodnie z wnioskiem, ustalono tak, 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. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki wymienionej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej przypisanej do ustalonego przedziału masy brutto pociągów wyznaczono współczynnik β – koszt jednego brutotonokilometra, wynoszący [REDACTED]. Stawki jednostkowe wyznaczono przy wykorzystaniu wyżej opisanego współczynnika β , ilości pockm i wartości masy granicznej przedziału masy brutto pociągów, tak by planowane przychody z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe kosztom bezpośrednim świadczenia tej usługi w ramach rjp 2015/2016.

Zarządca przedstawił w tablicy dwie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii kolejowej i dla dwóch przedziałów masy brutto pociągu, czym spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL, stanowiącą, że 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.

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

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

Stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem oraz pismem Zarządcy z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, została skalkulowana

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

w oparciu o zakładaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną w wysokości [REDACTED] oraz koszt zależny od natężenia ruchu pociągów [REDACTED] przy uwzględnieniu współczynnika [REDACTED]

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

Masa brutto pociągu	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm	
	rjp 2015/2016	[1zł/pockm]
$0 < M \leq 150$	[REDACTED]	[REDACTED]
$150 < M \leq 300$	[REDACTED]	[REDACTED]

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

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

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, 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, obejmujące usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym – dostęp i korzystanie z peronów. W ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca świadczy usługę dostępu i korzystania z peronów i przystanków osobowych.

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

Powyżej wskazane zasady oszacowania kosztów bezpośrednich, mając na względzie przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, Zarządca zgodnie z wnioskiem przyjął również dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Ustalając wysokość opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca, jak wynika z wniosku, uwzględnił koszty generowane przez przystanki pasażerskie zlokalizowane wzdłuż dwóch udostępnianych linii kolejowych. Zaplanowane,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 28

całkowite koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągu wyniosły na [REDAKTOWANE]. Z kosztów tych Zarządca wydzielił koszty amortyzacji, w całości wyłączone z bazy kosztowej, w wysokości [REDAKTOWANE], których udział w kosztach całkowitych wynosi [REDAKTOWANE], oraz koszty związane z ruchem pociągów w wysokości [REDAKTOWANE], których udział wynosi [REDAKTOWANE].

Następnie z kosztów związanych z ruchem pociągów zostały wydzielone koszty bezpośrednie w wysokości [REDAKTOWANE] zł, stanowiące [REDAKTOWANE] tych kosztów.

Na koszty związane z ruchem pociągów, jak wynika z wniosku Zarządcy, składają się następujące koszty:

- oświetlenia przystanków kolejowych, w tym koszty energii elektrycznej oraz utrzymania i przeglądów urządzeń oświetleniowych,
- wielosezonowego utrzymania i konserwacji peronów na przystankach osobowych,
- wykonania przeglądów peronów kolejowych.

Wśród tych kosztów wyłoniono koszty bezpośrednie, wynikające z przejazdów pociągami, do których zakwalifikowano koszty eksploatacji, konserwacji i remontów przystanków osobowych w wysokości [REDAKTOWANE], co stanowi [REDAKTOWANE] oraz koszty zużycia energii na potrzeby oświetlenia tych przystanków.

Zarządca zaplanował zatem koszty usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie przewidywanych kosztów świadczenia tej usługi, której udostępnianie planuje rozpocząć w ramach rjp 2015/2016.

Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanek określonych w § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, stanowiącym, że jeżeli zarządca w ostatnim zakończonym roku obrotowym nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Oszacowanie przez Zarządcę kosztów związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjętych do kalkulacji opłat w oparciu o wymienione przepisy prawa krajowego w świetle przepisów UE wypełnia zasady określania tych kosztów na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 8a rozporządzenia PL i jest zgodne z informacją zamieszczoną w dniu 3 sierpnia 2015 r. na stronie internetowej UTK.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2015/2016 – jako zgodną z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu przepisów prawa UE.

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, zgodnie z wnioskiem, zaplanował w ramach rjp 2015/2016 ilość usługi dostępu i korzystania z peronów na poziomie 70 490 zatrzymań pociągów na liniach kolejowych (Nr 311 – 8 568 i Nr 326 – 61 922) na podstawie planowanej pracy eksploatacyjnej przy uwzględnieniu:

- zamówień Organizatora przewozów Województwa Dolnośląskiego wynikających z planowanej liczby pociągów na liniach kolejowych: Nr 311 odcinek Szklarska Poręba-

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 21 z 28

Granica Państwa-Harrahov [REDACTED] oraz Nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica.

- liczby przystanków osobowych, obsługiwanych na zarządzanych liniach kolejowych: Nr 311 (2 przystanki) oraz Nr 326 (7 przystanków na linii kolejowej).

Wobec powyższego, łączna liczba zatrzymań wynosi [REDACTED].

3. Sposób kalkulacji opłaty jednostkowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił w oparciu o opisane powyżej planowane koszty świadczenia usługi, określone na podstawie szacowanych kosztów bezpośrednich oraz o planowaną ilość usługi.

Opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych, wymienionych powyżej, zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych Nr 311 oraz Nr 326 wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów i planowanej sumarycznej ilości zatrzymań pociągów przy krawędzi peronów, przy przyjętym mierniku „zatrzymanie”.

4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawka jednostkowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów przy przystankach, w ramach rjp 2015/2016, przedstawiona została w poniższej tabeli.

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016 [zł]	Koszty [zł]	Liczba zatrzymań [szt]
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych	zatrzymanie	1,21	[REDACTED]	[REDACTED]

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z 17 września 2015 r., uzupełnionego pismem z 27 października 2015 r. Nr NK.047.07.2015, 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.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 22 z 28

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej oraz dwa przedziały 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. 3 rozporządzenia PL, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z masą brutto pociągu i kategorią linii kolejowej.

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 wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustalił na poziomie 0 zł/pockm.

W związku z przyjęciem wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm Zarządca, na podstawie § 7 ust. 14 rozporządzenia PL, był uprawniony do odstąpienia od badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Z uwagi na fakt, że na całej długości zarządzanych linii kolejowych nr 311 i 326 Zarządca ustalił jedną kategorię linii kolejowej oraz dwa przedziały masy brutto pociągów pasażerskich: o masie nie większej niż 150 T oraz o masie większej niż 150 T i nie większej niż 300 T, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone w ten sposób, że stawka rośnie 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 stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. 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, i ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym. Przy czym koszty amortyzacji, z uwagi na brak narzędzi umożliwiających

faktyczne zużycie infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdów pociągów, nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

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 bezpośrednie 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, mając na uwadze fakt, iż udostępnienie infrastruktury kolejowej przez Zarządcę ma rozpocząć się dopiero w ramach rjp 2015/2016, Zarządca, zgodnie z wnioskiem, oparł planowanie kosztów udostępniania infrastruktury o szacunkowe wartości kosztów świadczenia tych usług.

Do takiego sposobu określania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej uprawnia przesłanka § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, która wplata się w intencję art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, zgodnie z którą wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub – jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016 praca eksploatacyjna, uwzględniająca zapotrzebowanie organizatora transportu publicznego w ramach świadczenia usługi publicznej przewozu osób dla okresu tożsamego jak koszty, tj. w ramach rjp 2015/2016, podobnie nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wplata się w realizację celu publicznego oraz w spełnienie przesłanki art. 6 i 7 uor, przyjmowania przychodów i kosztów w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych, zgodnie z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był do zatwierdzenia stawek jednostkowych 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 i korzystania z peronów.

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej związane ze świadczeniem tej usługi.

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.

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 zaplanował wielkość usługi dostępu i korzystania z peronów na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zamówienia organizatora transportu – Województwa Dolnośląskiego w ramach świadczenia usługi publicznej, planowanego podobnie jak w przypadku minimalnego dostępu w okresie tożsamym dla przyjętych kosztów, w ramach rjp 2015/2016.

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 ujednolicenia 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 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
KOLEJÓWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu na rozkład jazdy pociągów 2015/2016
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBY DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Masa brutto pociągu	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2015/2016 [1zł/pockm]
$0 < M \leq 150$	3,25
$150 < M \leq 300$	6,00

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBY DRÓG I KOLEI WE WROCŁAWIU
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2015/2016 [zł]
Dostęp i korzystanie z peronów przystanków osobowych	zatrzymanie	1,21