

Warszawa, dnia 07 czerwca 2016 r.



**Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.18.2015.RK

**„Kopalnia Piasku Kotlarnia  
– Linie Kolejowe” sp. z o.o.**

ul. Dębowa 3  
47-246 Kotlarnia

#### **D E C Y Z J A**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23), 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 i 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”, a także § 7 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”, po rozpatrzeniu wniosku spółki „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni z 25 listopada 2015 r. nr DK/KN/1221/11/15, uzupełnionego pismem z 2 marca 2016 r. nr DN/DK/298/03/16, pismem z 21 marca 2016 r. nr DN/DK/377/03/21, pismem z 30 marca 2016 r. nr DN/DK/412/03/16 oraz pismem z 4 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/417/04/16, w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016,

#### **ZATWIERDZAM**

przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku spółki „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni, zwanej dalej „Zarządcą”, z 25 listopada 2015 r. nr DK/KN/1221/11/15, uzupełniony pismem z 2 marca 2016 r. nr DN/DK/298/03/16, pismem z 21 marca 2016 r. nr DN/DK/377/03/21, pismem z 30 marca 2016 r. nr DN/DK/412/03/16 oraz pismem z 4 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/417/04/16, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 tj.:

- I. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,**

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 26

## II. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

### UZASADNIENIE

#### Stan faktyczny:

Prezes UTK decyzją z 28 czerwca 2015 r. nr DRRK-WKL.730.8.2015.MŚ po rozpatrzeniu wniosku Zarządcy z 13 marca 2015 r. nr DK/KN/273/03/13 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a jednocześnie zatwierdził stawki jednostkowe opłat dodatkowych.

Wnioskiem z 25 listopada 2015 r. nr DK/KN/1221/11/15 Zarządca przedłożył ponownie Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na czas obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, obowiązującego od 13 grudnia 2015 r., informując jednocześnie, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały obliczone zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL.

Prezes UTK pismem z 8 grudnia 2015 roku nr DRRK-WKL.730.18.2015.2.AG na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 k.p.a. w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, informując jednocześnie Zarządcę o przysługujących mu prawach jako stronie postępowania administracyjnego, wynikających z art. 10 § 1 i art. 73 k.p.a.

Jednocześnie Prezes UTK pismem z 11 grudnia 2015 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.3.JG wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku.

Prezes UTK pismem z 12 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.4.PW oraz pismem z 18 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.6.RK, zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy.

Zarządca dokonał uzupełnienia wniosku pismem z 2 marca 2016 r. nr DN/DK/298/03/16, pismem z 21 marca 2016 r. nr DN/DK/377/03/21, pismem z 30 marca 2016 r. nr DN/DK/412/03/16 oraz pismem z 4 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/417/04/16.

Pismem z 21 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.11.RK, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z 25 listopada 2015 r. nr DK/KN/1221/11/15,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 2 z 26

2. Pismo Zarządcy z 30 lipca 2015 r. nr DN/DK/825/07/15,
3. Pismo Prezesa UTK z 8 grudnia 2015 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.2.AG,
4. Pismo Prezesa UTK z 11 grudnia 2015 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.3.JG,
5. Pismo Prezesa UTK z 12 stycznia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.4.PW,
6. Pismo Zarządcy z 2 marca 2016 r. nr DN/DK/298/03/16,
7. Pismo Prezesa UTK z 18 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.6.RK,
8. Pismo Zarządcy z 21 marca 2016 r. nr DN/DK/377/03/21,
9. Pismo Prezesa UTK z 29 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.8.RK,
10. Pismo Zarządcy z 30 marca 2016 r. nr DN/DK/412/03/16,
11. Pismo Zarządcy z 4 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/417/04/16,
12. Pismo Prezesa UTK z 21 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.18.2015.11.RK.

Zarządca, wypełniając przepis art. 33 ust. 7 pkt ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) w ramach rozkładu jazdy pociągów, zwanego dalej „rjp 2015/2016”, wraz z ich kalkulacją, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL.

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

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

Zarządca pismem z 30 lipca 2015 roku nr DN/DK/825/07/15 poinformował Prezesa UTK, że zamierza skorzystać z okresu przejściowego, o którym mowa w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz w artykule 9 rozporządzenia KE, a mianowicie zarządca przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż dnia 3 lipca 2017 roku.

### **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 wszczyną, 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.

Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia PL, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia KE 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 przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

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

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

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

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

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

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

PL oraz art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

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

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

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

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

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie, stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

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

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

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

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

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

Powyższe stanowi wypełnienie przesłanki z art. 3 ust. 3 rozporządzenia KE, 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/pocmk w odniesieniu do przewozów:

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

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

Przepis § 7 ust. 12 rozporządzenia PL wskazuje, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
- wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
- przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
- transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy pociągów / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 6 z 26

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

Mając na względzie przepisy rozporządzenia KE oraz 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 (vide: <http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposob-okreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html>), informując jak poniżej.

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

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 przy kalkulowaniu opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE. Zgodnie z art. 3 pkt 17 dyrektywy 2012/34/UE - „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach.

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

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

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

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

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

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

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

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, na którą składają się linie kolejowe o łącznej długości 114,67 km, z czego 37,29 km to linie dwutorowe, a 77,38 km to linie jednotorowe. Wszystkie linie kolejowe eksploatowane przez Zarządcę nie są zelektryfikowane. Całkowita długość torów wynosi 172,86 km. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Zarządca ustalił 3 kategorie linii kolejowych dla wartości parametrów wynoszących dla:

- kategorii linii I – średniodobowego natężenia ruchu kolejowego 25 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe  $30 < V_{\max} \leq 40$  km/godz.,
- kategorii linii II – średniodobowego natężenia ruchu kolejowego 23 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe  $25 < V_{\max} \leq 30$  km/godz.,
- kategorii linii III – średniodobowego natężenia ruchu kolejowego 20 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe  $0 < V_{\max} \leq 25$  km/godz.

Zarządca, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, ustalił 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Zarządca oświadczył, iż przewoźnicy kolejowi nie żądali zapoznania się z projektami stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

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.



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

Przedstawiona we wniosku, planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów 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 wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2015/2016 koszty bezpośrednie będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami w wysokości [REDAKTOWANE] zł, z czego wydzielił [REDAKTOWANE] zł dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury oraz [REDAKTOWANE] zł dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Do kosztów bezpośrednich będących bazą do kalkulacji stawek jednostkowych opłat Zarządca zaliczył koszty: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów. Z kosztów bezpośrednich została wyłączona amortyzacja.

Początkowo Zarządca ustalił koszty bezpośrednio ponoszone w roku 2014 w wysokości [REDAKTOWANE] zł, w tym koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANE] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANE] zł.

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przeszacował współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL oraz planowanymi wskaźnikami inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia PL.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

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

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

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

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 9 z 26

Wyszczególnienie	Wskaźniki inflacji	
	2015 r.	2016 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,20%	102,30%

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

Jednocześnie we wniosku Zarządca wskazał, że nie będzie korzystał z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, o której mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia PL. Przywołany przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Po przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz ww. wskaźnikami inflacji Zarządca uzyskał koszty bezpośrednio ponoszone w roku 2014 w wysokości ██████████ zł, w tym koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości ██████████ zł.

#### **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 przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty opisane w pkt 1 i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL. Stawka jednostkowa, zgodnie z wnioskiem, składa się z części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Część stawki 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.

Powyższe wpisuje się w przesłankę określoną w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zgodnie z którą, stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

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

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

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że Zarządca na rjp 2015/2016, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjął kwotę ██████████ zł (przed zaokrągleniem ██████████ zł), jako koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

Zarządca, zgodnie z informacją we wniosku, do kalkulacji kosztów świadczenia usługi minimalnego dostępu przyjął koszty: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów.

Wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, dla składnika stawki wynikającego z rodzaju przewozów równego 0 zł/pockm oraz ich udziały do kosztów bezpośrednich ogółem przedstawiono w poniższej tabeli.

Rodzaj kosztów	Koszty bezpośrednio ponoszone po przeszacowaniu wskaźnikami inflacji i współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej [zł] [zł]	Koszty bezpośrednie ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami [zł]	Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami do kosztów bezpośrednich ogółem [%]
Amortyzacja	████	████	████
Koszty prowadzenia ruchu	██████████	██████████	████
Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	████
Koszty ogółem	██████████	██████████	████

Z kosztów związanych z ruchem kolejowym Zarządca wyłączył koszty, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami. Ustalona baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych nie zawiera kosztów: administracji i zarządu, finansowych, pośrednich oraz części kosztów utrzymania i remontów, prowadzenia ruchu i amortyzacji, która nie wynika bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe działanie Zarządcy jest zgodne z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, stanowiącym, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- administracji;
- ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- finansowe;
- pośrednie;
- część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Działania powyższe wplatają się w przesłankę określoną w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, stanowiącą, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie, stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

W konsekwencji, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 koszty bezpośrednio ponoszone w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, przeszacowane współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, obliczone na podstawie ich udziału w kosztach bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zgodnie z oświadczeniem złożonym we wniosku, Zarządca nie występował o dotacje na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w związku z czym nie pomniejszył planowanej wysokości kosztów przyjmowanych do kalkulacji o planowaną wysokość środków publicznych, o czym mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia PL.

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

Praca eksploatacyjna, planowana na rjp 2015/2016, określona została przez Zarządcę na podstawie wykonania za 2014 r. oraz prognoz na 2016 r.

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 [REDAKTED] pockm – wyższej o [REDAKTED] % od wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2014 r. wynoszącej [REDAKTED] pockm.

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 – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 12 z 26

Wielkości oraz struktura planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 przedstawiona jest w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto [t]	Kategoria linii kolejowej			Razem
	I	II	III	
0<m≤200	■	■	■	■
200<m≤400	■	■	■	■
400<m≤900	■	■	■	■
900<m≤1500	■	■	■	■
1500<m≤2100	■	■	■	■
2100<m≤2500	■	■	■	■
2500<m≤3000	■	■	■	■
m>3000	■	■	■	■
Razem	■	■	■	■

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawki jednostkowe, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, 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 jak również dla 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników, o których mowa w ust. 3, Zarządca ustalił w taki sposób, że stawka jednostkowa rośnie wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu, a tym samym spełnił przesłankę § 7 ust. 4 rozporządzenia PL.

Jako stawkę bazową dla poszczególnych kategorii linii, przyjmowaną do określenia stawek dla przedziałów mas brutto pociągów, Zarządca przyjął stawkę określona dla przedziału 900<m≤1500. Stawka ta w dalszej kolejności jest korygowana współczynnikami przyjętymi przez Zarządcę dla przedziałów mas, tak aby spełniona została przesłanka, o której mowa w § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, dotycząca wzrostu wartości stawki wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

Przyjęte przez Zarządcę wielkości współczynników korygujących według masy brutto pociągu przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Całkowita masa brutto [T]	Wielkość współczynnika korygującego według masy brutto pociągu dla wszystkich trzech kategorii linii kolejowych
0<m≤200	0,1
200<m≤400	0,8

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

400<m≤900	0,9
900<m≤1500	1,0
1500<m≤2100	1,2
2100<m≤2500	1,4
2500<m≤3000	1,6
m>3000	1,8

**3.1. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów wynoszącego 0 zł/pockm.**

Do wyznaczenia części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, uwzględniającej składnik wynikający z rodzaju przewozów w wysokości 0 zł/pockm, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przy kalkulacji stawek przyjęte do ich kalkulacji koszty zostały alokowane według kryterium obciążenia pracą eksploatacyjną dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz przedziałów masy brutto pociągów. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązku ustalenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp zgodnie z § 7 ust. 2, 3 i 5 rozporządzenia PL.

Z treści § 7 ust. 2 rozporządzenia PL wynika bowiem, 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. Zaś treść ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL wskazuje, 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.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	14,88	8,41	4,67
200<m≤400	34,50	20,46	11,28
400<m≤900	37,30	22,18	12,23
900<m≤1500	40,11	23,90	13,17
1500<m≤2100	44,31	26,49	14,59
2100<m≤2500	49,92	29,93	16,47
2500<m≤3000	55,52	33,37	18,36

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 26

m>3000	63,65	38,36	21,10
--------	-------	-------	-------

### 3.2. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów innego niż 0 zł/pockm

Zarządca ustalił część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem składnika wynikającego z rodzaju przewozów w wysokości innej niż 0 zł.

Wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, inne niż 0 zł/pockm, ustalone przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016, przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto pociągu [T]	Wartość składnika wynikającego z rodzaju przewozów [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	34,15	20,62	13,19
200<m≤400	35,13	21,22	13,52
400<m≤900	35,27	21,31	13,57
900<m≤1500	35,41	21,39	13,61
1500<m≤2100	35,62	21,52	13,68
2100<m≤2500	35,90	21,69	13,78
2500<m≤3000	36,18	21,87	13,87
m>3000	36,59	22,12	14,01

Przy określaniu składnika wynikającego z rodzaju przewozu innego niż 0 zł/pockm, należy zachować zasady, o których mowa poniżej.

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

#### Badanie rynku

Przeprowadzone przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem, badanie rynku w następujących segmentach:

- przewozy pasażerskie/przewozy towarowe,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 15 z 26

- pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi,
- przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe,
- transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym,
- przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone,
- pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy,

o których mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, wykazało, że mimo istniejącej alternatywy możliwości zastąpienia transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych Zarządcy przez transport samochodowy i tym samym przejścia tych ładunków przez transport samochodowy takie zagrożenie nie znajduje uzasadnienia.

Ankieta została sformułowana poprzez zadanie pytania: „Czy zastosowanie przez „Kopalnię Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów o średniej wartości wynoszącej 32,44 zł spowoduje przejście wykonywanych przez Państwa przewozów przez transport samochodowy w odniesieniu do rynku przewozów podzielonego na rodzaje przewozów lub nie spowoduje przejścia wykonywanych przewozów przez transport samochodowy?” – możliwe było również oznaczenie „nie dotyczy”.

Ankieta została wysłana do 9 przewoźników kolejowych, korzystających z infrastruktury Zarządcy: Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A., DB Schenker Rail Polska S.A., PKP Cargo S.A., Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmala sp. jawna, PKP Cargo Service sp. z o.o., Euronaft Trzebinia sp. z o.o., Rail Polska sp. z o.o., Lotos Kolej sp. z o.o., Zakłady Produkcyjno-Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń „Tabor” M. Dybowski sp. jawna.

### **Wnioski z badania rynku**

Na podstawie zestawienia odpowiedzi do ankiety należy dojść do wniosku, iż przewoźnicy kolejowi korzystający z infrastruktury Zarządcy uznali, iż zastosowanie przez Zarządcę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów o średniej wartości wynoszącej 32,44 zł nie spowoduje przejścia wykonywanych przez tych przewoźników kolejowych przewozów przez transport samochodowy w odniesieniu do rynku przewozów podzielonego na poszczególne rodzaje przewozów.

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

- w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pocmk, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy (§ 7 ust. 11);
- badania rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów (§ 7 ust. 12):
  - przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
  - wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
  - pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
  - przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*



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

Tym samym Zarządca udowodnił, że zastosowanie wartości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej innego niż 0 zł/pockm nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

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

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, Zarządca przedstawił Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp określone w ramach rjp 2015/2016 dla przewozów ze składnikiem wynikającym z rodzaju wykonywanych przewozów innym niż 0 zł/pockm.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów innym niż 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	49,03	29,03	17,86
200<m≤400	69,63	41,68	24,80
400<m≤900	72,57	43,49	25,79
900<m≤1500	75,51	45,29	26,78
1500<m≤2100	79,93	48,00	28,27
2100<m≤2500	85,81	51,61	30,25
2500<m≤3000	91,70	55,24	32,23
m>3000	100,24	60,48	35,11

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL.

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

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 17 z 26

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń, o którym mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia PL.

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

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

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

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

- kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r.;
- udziału kosztów bezpośrednich związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej oraz prowadzeniem ruchu pociągów, będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z ruchem pociągów analogicznie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi.

Jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym przytoczonego powyżej obowiązku stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wpłata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednich, będących rezultatem przejazdów pociągami, jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, traktującą, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej

ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty na rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty w łącznej wysokości [REDAKTOWANO] zł, w tym: [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do torów postojowych, [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do terminali oraz [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów.

Do planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do torów postojowych Zarządca przyjął koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANO] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANO] zł.

Do planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów Zarządca przyjął koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANO] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANO] zł.

Do planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do terminali Zarządca przyjął koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANO] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANO] zł.

Powyższe spełnia zatem przesłankę określoną w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

## **2. Planowana ilość usług przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów**

Zgodnie z treścią zawartą we wniosku Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016, następujące ilości dla usługi:

- związanej z dostępem do torów postojowych – [REDAKTOWANO] godz.,
- związanej z dostępem do terminali – [REDAKTOWANO] pociągów,
- dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów – [REDAKTOWANO] pociągi.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 ilości planowanych usług w powyższych wielkościach – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości ich określania.

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

Dla poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów stawki jednostkowe skalkulowane zostały przez Zarządcę jako iloraz planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji i ilości poszczególnych usług.

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, które przedstawia poniższa tabela.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 19 z 26

Rodzaj usługi	Miernik	Stawka na rjp 2013/2014	Stawka na rjp 2015/2016
Dostęp do terminali	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów postojowych	[zł/godz./tor]	2,00	2,00

Wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kształtuje się na tym samym poziomie w stosunku do rjp 2013/2014.

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 wskazuje na to, iż powyższe stawki zostały określone zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz z rozporządzeniem PL.

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

## PODSUMOWANIE

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

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

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił dwie kategorie linii kolejowej oraz poszczególne przedziały mas brutto pociągów, w związku z tym stawka jednostkowa, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, przedstawiona została, w myśl § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Jednocześnie, Zarządca wskazał we wniosku, że określił stawki minimalne dla wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynoszącego 0 zł/pockm, jak również ustalił składnik stawki inny niż 0 zł/pockm, po uprzednim przeprowadzeniu badania rynku w przedstawionych powyżej

segmentach, na podstawie którego przedstawił we wniosku dowód, że przy tak ustalonej wartości składnika nie nastąpi przejście przewozów przez transport samochodowy. Powyższym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 11 i 12 rozporządzenia PL.

Biorąc pod uwagę trzy kategorie linii kolejowej oraz 8 przedziałów masy brutto pociągów towarowych, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone przez Zarządcę w taki sposób, że stawki rosną wraz ze wzrostem całkowitej masy brutto pociągów.

Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

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

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów.

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, kosztów ogólnozakładowych, 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 w szczególności kosztów administracji, kosztów

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

ogólnozakładowych, kosztów finansowych i pośrednich, jak również części kosztów nieponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

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

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016 praca eksploatacyjna, nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK. Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był do zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, przedłożonych we wniosku Zarządcy.

Odnosząc się do usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, ustalonych dla dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów, dostępu do torów postojowych i dostępu do terminali kolejowych.

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

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, co wplata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

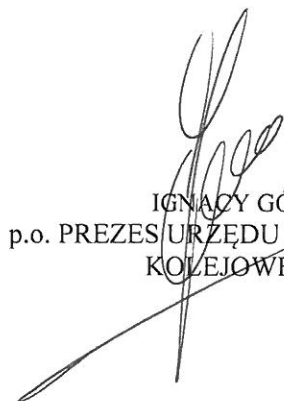
Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2015/2016 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2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

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. 479<sup>69</sup> § 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.



IGNACY GÓRA  
p.o. PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

#### Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY  
DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ  
„KOPALNIA PIASKU KOTLARNIA – LINIE KOLEJOWE” SP. Z O.O.  
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	14,88	8,41	4,67
200<m≤400	34,50	20,46	11,28
400<m≤900	37,30	22,18	12,23
900<m≤1500	40,11	23,90	13,17
1500<m≤2100	44,31	26,49	14,59
2100<m≤2500	49,92	29,93	16,47
2500<m≤3000	55,52	33,37	18,36
m>3000	63,65	38,36	21,10

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Wartość składnika wynikającego z rodzaju przewozów [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	34,15	20,62	13,19
200<m≤400	35,13	21,22	13,52
400<m≤900	35,27	21,31	13,57
900<m≤1500	35,41	21,39	13,61
1500<m≤2100	35,62	21,52	13,68
2100<m≤2500	35,90	21,69	13,78
2500<m≤3000	36,18	21,87	13,87
m>3000	36,59	22,12	14,01

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /



Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów innym niż 0 zł/pocmk [zł/pocmk]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	49,03	29,03	17,86
200<m≤400	69,63	41,68	24,80
400<m≤900	72,57	43,49	25,79
900<m≤1500	75,51	45,29	26,78
1500<m≤2100	79,93	48,00	28,27
2100<m≤2500	85,81	51,61	30,25
2500<m≤3000	91,70	55,24	32,23
m>3000	100,24	60,48	35,11

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 25 z 26

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP  
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW  
„KOPALNIA PIASKU KOTLARNIA – LINIE KOLEJOWE” SP. Z O.O.  
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Rodzaj usługi	Miernik	Stawka jednostkowa na rjp 2015/2016
Dostęp do terminali	[zł/poc]	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów	[zł/poc]	38,30
Dostęp do torów postojowych	[zł/godz./tor]	2,00