

Warszawa, dnia 07 czerwca 2016 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.7.2016.AG

**„EUROTERMINAL SŁAWKÓW”
sp. z o.o.**

ul. Groniec 1
41-260 Sławków

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.” i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz § 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 MIR”, po rozpatrzeniu wniosku spółki „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 8 marca 2016 r. nr ES/DZK/823/16, doręzonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, w dniu 14 marca 2016 r., o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2016/2017,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone przez Zarządcę do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 8 marca 2016 r. nr ES/DZK/823/16, na rozkład jazdy pociągów 2016/2017:

- 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,**
- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.**

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 36

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

1. Wniosek z 8 marca 2016 r. nr ES/DZK/823/16, zwany dalej „wnioskiem”, przedłożony przez Zarządcę, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2016/2017, zwany dalej „rjp 2016/2017”;
2. Informacja odpowiadająca odpisowi z Krajowego Rejestru Sądowego z 22 marca 2016 r. Nr 0000353127;
3. Autoryzacja bezpieczeństwa z 14 lipca 2014 r. PL2120140002 wydana przez Prezesa UTK;
4. Zmiana autoryzacji bezpieczeństwa z 23 grudnia 2015 r. PL2120150006 wydana przez Prezesa UTK;
5. Pismo Prezesa UTK z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.2.AG;
6. Tablica nr 1. „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2014 – 2019” – załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2016 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 21 grudnia 2015 r., zwana dalej „tablicą wskaźników inflacji”
<http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/budzet-panstwa/ustawy-budzetowe/2016/projekty-ustawy>
7. Pismo Prezesa UTK z 7 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.3.AG;
8. Pismo Prezesa UTK z 15 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.4.AG;
9. Pismo Zarządcy z 15 kwietnia 2015 r. nr ES/DZK/1200/16.

Zarządca, wypełniając obowiązek określony w § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, wystąpił z wnioskiem do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) oraz za świadczenie usług dodatkowych (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym) na rjp 2016/2017 wraz z ich kalkulacją.

Pismem z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.2.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, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2016/2017. Prezes UTK poinformował także Zarządcę o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., 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.

Pismem z 7 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.3.AG, na podstawie art. 50 § 1 k.p.a., w związku z art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wezwał Zarządcę

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 2 z 36

do uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji oraz do przedłożenia dodatkowego uzasadnienia wniosku poprzez wyjaśnienia następujących kwestii:

- 1) jakie poszczególne koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu wykonane przez Zarządcę w 2015 r., stanowiące podstawę kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na torze o prześwicie 1435 mm wchodzą w zakres:
 - kosztów prowadzenia ruchu ██████████ zł,
 - kosztów utrzymania i remontów ██████████ zł,
 - amortyzacji ██████████ zł,
- 2) zarządca w załączniku nr 1 do wniosku na stronie 5 wskazał: (...) zaplanowana część kosztów związana z prowadzeniem ruchu pociągów oraz część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, zostały w równych wielkościach przyporządkowane do każdego przedziału mas brutto pociągów. Części tych kosztów nie zostały zróżnicowane współczynnikiem zależnym od masy pociągów, ponieważ ciężar pociągu nie ma wpływu na koszty prowadzenia ruchu czy amortyzacji (...). W związku z takim sposobem kalkulacji, proszę o uzasadnienie spełnienia wymogu określonego w przepisach – art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, § 7 ust. 6 pkt 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. (Dz. U. z 2014 r., poz. 788, z późn. zm.), a także w związku z oświadczeniem Zarządcy zamieszczonym na stronie 1 załącznika nr 1 do wniosku, także zgodności takiego sposobu kalkulacji w szczególności z art. 3 ust. 1 i 4, art. 4 ust. 1 pkt a, d, n, o i art. 5 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. L 148/17 z 13.6.2015), zwanego dalej „rozporządzeniem KE”,
- 3) proszę o wykazanie i uzasadnienie, że Zarządca nie przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej kosztów niekwalifikowalnych, wymienionych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia KE.

W odpowiedzi Zarządcy, pismem z 15 kwietnia 2016 r. nr ES/DZK/1200/16, przedłożył uzupełnienie uzasadnienia wniosku, poprzez odpowiedzi na przedstawione pytania.

Następnie, pismem z 15 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.4.AG, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o przewidywanym terminie załatwienia przedmiotowej sprawy.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

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

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 MIR, pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

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

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

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

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

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

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, przyjmuje wartość 0 zł/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. 17 rozporządzenia MIR stawki jednostkowe, określone według rodzaju wykonywanych przewozów, zarządca zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c 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.

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

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

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

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

- 1) projektu stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR;
- 2) projektu 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) projektu opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR;
- 4) wykazu udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii.

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

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie, Zarządca we wniosku zawarł stwierdzenie, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych ustalono także na podstawie rozporządzenia wykonawczego KE. Dlatego, badając wniosek Zarządcy należało w odpowiednim zakresie zweryfikować ustalone stawki opłaty podstawowej w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej pod kątem zgodności ustalenia opłat z przepisami rozporządzenia KE.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia KE, koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej kosztami niekwalifikowalnymi, o których mowa w art. 4.

Jak stanowi art. 4 ust. 1 rozporządzenia KE, Zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności następujących kosztów:

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zwanej dalej „dyrektywą 2102/34/UE”;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;

- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia KE, zarządca infrastruktury oblicza średnie bezpośrednie koszty jednostkowe dla całej sieci poprzez podzielenie kosztów bezpośrednich na całą sieć przez całkowitą liczbę prognozowanych lub rzeczywistych pojazdokilometrów, pockm lub bruttotonokilometrów.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017.

Na podstawie treści dokumentu autoryzacji bezpieczeństwa z 14 lipca 2014 r. nr PL 2120140002 oraz jej zmiany z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006 wydanych przez Prezesa UTK, stwierdzono, że Zarządca zarządza linią nr 665 (1435 mm) Sosnowiec Maczki - Euroterminal Sławków, która odgałęzia się od linii 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Gł. w km 12,751; oraz linią nr 674 (1520 mm) Sławków LHS - Euroterminal Sławków, która odgałęzia się od linii 65 (LHS) w km 394,431.

Zgodnie z treścią wniosku, w ramach zarządzanej infrastruktury normalnotorowej, Zarządca zarządza normalnotorową linią kolejową nr 665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków o długości 5,5 km, która odgałęzia się od linii nr 133. Odległość od początku linii do osi stacji wynosi 3,8 km. Dopuszczalna prędkość techniczna na linii wynosi 30 km/h, a dopuszczalny nacisk 221 kN/oś. W skład zarządzanej infrastruktury wchodzi jedna stacja Sławków Euroterminal z czynnym całodobowo posterunkiem, na której znajduje się 8 torów przyjazdowo-wyjazdowych o prześwicie 1435 mm.

Linia kolejowa nr 674 (1520 mm) pozostaje poza zakresem niniejszego postępowania w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury Zarządcy, z uwagi na treść przepisu art. 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

Zarządca ustalił jedną kategorię linii – drugorzędną, dla następujących parametrów:

- 1) dopuszczalna prędkość pociągów na całej linii – 30 km/h,
- 2) średniodobowe natężenie ruchu – 14 pociągów.

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

Planowana na rjp 2016/2017 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”, 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, została wyznaczona z wykorzystaniem:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 36

- 1) wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015 r.);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej;
- 3) planowanych wskaźników inflacji na rok 2016 i 2017;
- 4) udziału kosztów bezpośrednich w ogólnych kosztach, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi”.

Ad. 1)

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że Zarządca w 2014 r. poniósł łączne koszty, w wysokości ██████████ zł, związane z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej, z czego ██████████ zł stanowiły koszty bezpośrednie, dotyczące świadczenia usługi podstawowej.

Do kalkulacji stawek za minimalny dostęp Zarządca przyjął tą część kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, która jest bezpośrednio ponoszona przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zaliczono w szczególności część kosztów:

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

Jednocześnie, w wyniku wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 7 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.7.2016.3.AG, Zarządca uszczegółowił i uzupełnił uzasadnienie wniosku o zatwierdzenie stawek.

Zarządca wskazał, że w zakres poszczególnych kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku przejazdu pociągów, wykonanych przez Zarządcę w 2015 r. stanowiących podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej o prześwicie torów 1435 mm, wchodzi:

- 1) koszty prowadzenia ruchu w wysokości ██████████ zł, do których przypisano koszty zatrudnienia dyżurnych ruchu, tylko w części związanej z przejazdem pociągu po torze o prześwicie 1435 mm,
- 2) koszty utrzymania i remontów w wysokości ██████████ zł, do których przyjęto część kosztów związanych z remontami bieżącymi i utrzymaniem torów, rozjazdów i urządzeń srk, które są bezpośrednio narażone na zużycie w wyniku przejazdu pociągu, leżące w drogach przebiegów (np. szyny, napędy zwrotnicowe, podkłady, mocowania itp.),
- 3) koszty amortyzacji w wysokości ██████████ zł do których przyjęto tylko tą część, która jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury, wynikającego z przejazdu pociągu, czyli część amortyzacji przypisanej do torów i rozjazdów i urządzeń srk wchodzących w drogi przebiegów, niezbędnej do prowadzonego ruchu pociągów.

Ponadto, Zarządca na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zaplanował tylko koszty jakie bezpośrednio poniesie w wyniku realizacji przejazdów przez przewoźników kolejowych. Odnosząc się do zapisów § 7 ust. 6 pkt 2 i 3 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął część kosztów prowadzenia ruchu i część kosztów amortyzacji, dokonywanej

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 36

na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

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

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

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

- administracji,
- ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych,
- finansowe,
- pośrednie.

Ponadto, Zarządca wykazał zgodność sposobu kalkulacji stawek jednostkowych z przepisami art. 3 ust. 1 i 4, art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego KE, ponieważ:

- przyjął do kalkulacji stawek koszty bezpośrednie, stanowiące różnicę między kosztami zapewnienia usług minimalnego dostępu a kosztami niekwalifikowalnymi,
- uwzględnił tylko te części kosztów personelu związanego z prowadzeniem ruchu pociągów (tylko dyżurnych ruchu) i utrzymaniem infrastruktury kolejowej (zwrotniczy, toromistrz), którzy są bezpośrednio odpowiedzialni za przejazd pociągów i tylko w takiej części, która jest bezpośrednio związana z ruchem pociągów,
- przyjął tylko część kosztów infrastruktury (część torów i rozjazdów i urządzeń srk) wchodzących w drogi przebiegów, niezbędnych do prowadzenia ruchu pociągów,
- nie uwzględnił kosztów niekwalifikowalnych, tj. kosztów stałych, kosztów pośrednich, amortyzacji itp., która nie jest określana na podstawie bezpośredniego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, a także części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej,
- przyjął do wyliczeń planowane koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu i liczbę planowanych pociągów,
- nie przyjął do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej kosztów niekwalifikowalnych wymienionych w art. 4 rozporządzenia KE.

W 2015 r. Zarządca poniósł koszty związane z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł. Z tej kwoty wydzielono koszty bezpośrednie związane z ruchem pociągów w wysokości ██████████ zł, z czego do minimalnego dostępu zakwalifikowano ██████████ zł, czyli tą część którą ponosi Zarządca bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągów.

Wymienione koszty świadczenia usługi podstawowej, poniesione w 2015 r., przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednich 2015 [zł]	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2015 [zł]	Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich [%]
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████	████
2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	████
3.	Amortyzacja	██████████	██████████	████
Koszty ogółem		██████████	██████████	████

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się 11 grudnia 2016 r. i kończy o północy w sobotę 9 grudnia 2017 r., a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2015 r. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres przyjmowany do obliczeń	Okres kalendarzowy	Razem: liczba dni
1.	rjp 2016/2017	11 grudnia 2016 r. - 9 grudnia 2017 r.	364
2.	2015 r.	1 stycznia 2015 r. - 31 grudnia 2015 r.	365
3.	Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej [Z = Lp. 1 / Lp. 2]		0,99726

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2015 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z informacją zawartą we wniosku wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie planowanej inflacji ujętej w tablicy wskaźników inflacji.

Planowane wskaźniki inflacji na lata 2016-2017 przedstawione zostały w poniższej tabeli.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 11 z 36

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2016 r.	2017 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,7%	101,8%

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

Ad. 4)

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

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

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

Ponadto, należy uznać, że Zarządca przedłożył projekt stawek jednostkowych wraz ich kalkulacją w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z przepisami art. 3, 4 i 5 rozporządzenia wykonawczego KE.

Powyżej wskazane zasady, dotyczące wyznaczania kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących, zgodnie z wnioskiem podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obowiązują również w odpowiednim zakresie dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Za uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, przyjęto koszty bezpośrednio ponoszone, co stoi w zgodzie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i potwierdza zastosowanie się Zarządcy do obowiązków określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 12 z 36

- stawek jednostkowych opłat dodatkowych, wraz z kalkulacją ich wysokości.

B. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 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 bezpośrednio ponoszone, opisane w pkt 1 i pracę eksploacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, planowana na 2015 r. – przedstawiona we wniosku oraz piśmie Zarządcy z 15 kwietnia 2016 r. nr ES/DZK/1200/16, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2016/2017 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015, przy uwzględnieniu planowanych wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR oraz współczynnika zmienności pracy eksploacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR i przy wykorzystaniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploacyjnej obliczany w sposób opisany w części A, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

W ślad za informacją złożoną przez Zarządcę we wniosku, należy uznać, że zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się na wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy wskaźników inflacji.

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

Koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich dla wyodrębnionych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 13 z 36

Powyższe wskazuje na zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W opisaną bazę kosztową przyjętą przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich wynosi ■% dla każdej z trzech kategorii zakwalifikowanych kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury, kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami.

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

Ponadto, należy wskazać, że Zarządca nie przyjął kosztów niekwalifikowalnych, które zostały wymienione w art. 4 rozporządzenia KE, co należy uznać za spełnienie w tym zakresie wymogów rozporządzenia KE.

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

Zgodnie z danymi zawartymi we wniosku oraz piśmie z 15 kwietnia 2016 r. Zarządca zastosował się do przepisu art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MIR oraz rozporządzenia KE i w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone.

Zarządca przedstawił, w ujęciu tabelarycznym, wielkości kosztów wykonanych w 2015 r. oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017.

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015 i planowanych na rjp 2016/2017 oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017, zmiany wymienionych kosztów oraz udziały planowanych na rjp 2016/2017 kosztów bezpośrednio ponoszonych w łącznych kosztach przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2015 [zł]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2016/2017 [zł]	Zmiana [%] rjp 2016/2017 do Wykonania 2015
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	■	■	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

2.	Koszty utrzymania i remontów	████████	████████	██
3.	Amortyzacja	████████	████████	██
Koszty ogółem		████████	████████	██

Analiza przedstawionych powyżej kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp 2016/2017 w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2015 r., nie przekroczy planowanych wskaźników inflacji na lata 2016-2017, ustalonych w projekcie ustawy budżetowej na 2016 r.

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

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

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta w wysokości i strukturze pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2015 r.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2016/2017, wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

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

Wielkość oraz struktura pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Przedział masy brutto pociągu	Pociągokilometry (pockm)
0 < m ≤ 200	████████
201 < m ≤ 500	████████
501 < m ≤ 1000	████████
1001 < m ≤ 1500	████████
1501 < m ≤ 2000	████████
2001 < m ≤ 2500	████████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

2501<m≤3000		
m>3000		
Razem		

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

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

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

Nie przeprowadzono badań rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR. W konsekwencji powyższego przyjęto, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm.

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

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, przy założeniu, że wartość składnika zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm, rosną wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Zarządca, wypełniając obowiązek wynikający z § 6 ust. 17 rozporządzenia MIR, zestawiał stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumna dotyczy kategorii linii kolejowej, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, że w myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, opłata ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu, w tym planowanej całkowitej masy brutto pociągu, określonego w przydzielonej trasie pociągu. Dla pociągów towarowych o masie większej niż 3000 ton, do ustalenia opłaty przyjmuje się stawkę jednostkową skalkulowaną dla przedziału masy brutto pociągu > 3000 ton.

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

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

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa nr 665 posiada jednolitą kategorię na całej długości oraz nie przeprowadzono badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, czynnikiem różnicującym składnik stawki zależnym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jest jedynie masa brutto pociągu.

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem, uzupełnionym pismem z 15 kwietnia 2016 r.:

- 1) przyjęto wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości wykonanej w 2015 r., tj. w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym;
- 2) przyjęto, na podstawie wykonania w 2015 r. w poszczególnych przedziałach całkowitej masy brutto pociągów, planowaną na rjp 2016/2017 pracę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 2.1. niniejszej decyzji, wyrażoną w pockm;
- 3) przyjęto maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną i średniodobowe natężenie ruchu pociągów, do kategoryzacji linii kolejowej, o której mowa w pkt 3.2.1. niniejszej decyzji;
- 4) uwzględniono pozycje i kategorie kosztowe, o których mowa w pkt 1.1. niniejszej decyzji;
- 5) w grupach kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp określono udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym;
- 6) przyjęto, że stawka jednostkowa opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi sumę składników wynikających z kosztów:
 - a. prowadzenia ruchu – niezależnego od masy pociągu,
 - b. utrzymania i remontów – zależnego od masy pociągu,
 - c. amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego – niezależnej od masy pociągu;
- 7) wyznaczono wskaźnik różnicujący składnik stawki wynikający z kosztów utrzymania i remontów, w zależności od masy pociągu dla poszczególnych przedziałów mas pociągów, w związku ze wzrostem kosztów utrzymania i remontów wynikających z większego zużycia infrastruktury przez pociągi towarowe wraz ze wzrostem masy. Wskazano, że wielkość masy pociągu wpływa na wysokość kosztów związanych z jej utrzymaniem, które wynikają z większego zużycia infrastruktury przez cięższe pociągi. Zdaniem Zarządcy, bruttotonokilometry odzwierciedlają w największym stopniu wpływ na proces degradacji infrastruktury kolejowej;
- 8) zastosowano nośnik alokacji kosztów w postaci pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm – dla składnika stawki niezależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt. 6) a i c oraz w postaci skorygowanej pracy eksploatacyjnej, w oparciu o wskaźnik różnicujący

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 17 z 36

stawkę przyjęty dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów – dla składnika stawki zależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt. 6) b;

- 9) skalkulowano bazową stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp, przy współczynniku wynoszącym 1, dla środkowego przedziału mas brutto pociągów 1001 – 1500 ton, jako sumę składników stawki wynikających z kosztów, o których mowa w pkt. 6) lit. a – c;
- 10) wyznaczono stawki jednostkowe opłaty dla poszczególnych przedziałów mas pociągów w oparciu o skorygowany składnik stawki bazowej wynikający z kosztów utrzymania i remontów oraz wskaźnik, o którym mowa w pkt. 7).

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

3.2.1. Kategoryzacja linii kolejowych

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

3.2.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2016/2017, podobnie jak dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, Zarządca przyjął 8 przedziałów mas brutto pociągów.

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

1) $0 < m < 200$ ton,
2) $201 < m < 500$ ton,
3) $501 < m < 1000$ ton,
4) $1001 < m < 1500$ ton,
5) $1501 < m < 2000$ ton,
6) $2001 < m < 2500$ ton,
7) $2501 < m < 3000$ ton,
8) $m > 3000$ ton.

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

Z przedstawionej we wniosku informacji, dotyczącej sposobu kalkulacji stawek jednostkowych, opisanej powyżej w pkt. 3.2. wynika, że części stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm, co spełnia przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

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

W związku z nieprzeprowadzeniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca określił stawki jednostkowe przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Tym samym Zarządca wywiązał się z możliwości wynikającej z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR.

Analiza wniosku uzupełnionego pismem z 15 kwietnia 2016 r. pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, w szczególności rozporządzenia MIR oraz rozporządzenia KE, jak również zastosował właściwą metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują i Zarządca posiada pewien zakres uznania.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio poniesione związane z ruchem kolejowym w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015, jedynie w części, w której są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami, przeszacowane współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (§ 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR).

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

Stawki skalkulowano na podstawie opisanych kosztów bezpośrednich będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w taki sposób, aby przychody z opłat pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji przy założeniu, że z uwagi na odstępnie od badania rynku, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

Do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia KE, nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów administracji, finansowych i pośrednich.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 19 z 36

Nawiązując do treści § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, Zarządca poinformował, że w 2015 r. nie otrzymał dofinansowania w postaci środków publicznych, na konkretne inwestycje infrastrukturalne, które mogły wpłynąć na obniżenie planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR i które mogłyby być przekazane Zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w identycznym okresie jak dla przyjętych kosztów, Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, wplatającej się w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity: Dz. U. 2013, poz. 330, z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, zgodnie z którą, w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Kategoria linii kolejowej	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pocmk [zł/pocmk]
0-200	„drugorzędna”	27,77
201-500		29,78
501-1000		31,80
1001-1500		33,81
1501-2000		35,83
2001-2500		37,85
2501-3000		39,86
powyżej 3000		41,88

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pocmk), w ramach rjp 2016/2017, zgodnie z wnioskiem przedstawione są w powyższej tabeli.

Przedstawione przez Zarządcę w tabeli, zgodnej z § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury rosną wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 36

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2016/2017 wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonanych w 2015 r. przewozów pociągami, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR oraz przyjęcie wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2015 r. w poszczególnych przedziałach mas pociągów, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły Zarządcy wywiązać się z zasad określonych w przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR, a także z art. 5 ust. 1 rozporządzenia KE.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia – wniosku, uzupełnionego pismem z 15 kwietnia 2016 r. – projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 – stwierdza się zgodność ich kalkulacji z przepisem art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzeniem MIR oraz rozporządzeniem KE.

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 2016/2017 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34, z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami art. 3, 4 i 5 rozporządzenia KE.

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

Zarządca określił również, 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 torów i urządzeń do formowania składów pociągów, dostęp i korzystanie z torów postojowych oraz dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych – w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek koszty opisane poniżej w pkt 1, ilości usług opisane w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Planowana na rjp 2016/2017 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2015 r.;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na 2016 r. i 2017 r.;
- 3) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w całkowitych kosztach bezpośrednich.

Jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, koszty, jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 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, jak również wpisuje się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2016/2017 dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów została wyznaczona – analogicznie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – na podstawie wartości wykonanych kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach pośrednich. Przy planowaniu bazy kosztów nie uwzględniono współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku do przeszacowania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zastosował wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, ustalone na podstawie informacji o planowanych wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy wskaźników inflacji, stanowiącym załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na 2016 r. przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 21 grudnia 2015 r. Wielkości planowanych wskaźników inflacji na lata 2016-2017 przedstawione zostały w tabeli w części A niniejszej decyzji.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednio ponoszonych – będących rezultatem przejazdów pociągami, przeindeksowanych jedynie wskaźnikiem inflacji, jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku MIR, stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 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.

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

Zaplanowana kwota kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjęta do kalkulacji stawek, zgodnie z wnioskiem, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynika z przeindeksowania wskaźnikami inflacji kosztów bezpośrednio poniesionych w 2015 r. Przyjęta metodyka ustalania kosztów bezpośrednio ponoszonych

w powyższym zakresie stanowi urealnienie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym poprzez zastosowanie jedynie wskaźników inflacji.

Powyższe wskazuje na ustalenie przez Zarządcę kosztów przyjętych do kalkulacji stawek tylko w części bezpośrednio ponoszonej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, za ostatni zakończony rok obrotowy 2015, czyli za okres spójny dla całej usługi podstawowej (zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń), jak również na starania Zarządcy w kierunku zminimalizowania narzutów do kosztów świadczonych usług w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W konsekwencji świadczy to o przyjęciu do kalkulacji stawek jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, potraktowanych przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem, jako koszty uzasadnione, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

Wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015, oraz plan kosztów bezpośrednio ponoszonych w rjp 2016/2017, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług świadczonych w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą – przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych 2015 [zł]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2016/2017 [zł]
1.	Koszty prowadzenia ruchu pociągów	██████████	██████████
2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████
3.	Amortyzacja	██████████	██████████
Koszty ogółem		██████████	██████████

Do każdej z wykonywanych usług zostały przypisane te części kosztów, które stanowią podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w zależności od długości torów przypisanych do danej usługi oraz częstotliwości korzystania z tych torów.

Lp.	Wyszczególnienie	Przyjęte proporcje zaplanowanych kosztów rjp 2016/2017 [%]	Plan kosztów bezpośrednio ponoszonych rjp 2016/2017 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	■	■
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	■	■
3.	Dostęp i korzystanie z terminali kolejowych, w tym torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	■	■
Ogółem		■	■

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

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

Zarządca, uwzględniając obserwowane trendy zmian zamawianych usług, zaplanował dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ilości usług w oparciu o usługi wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015. Wiąże to się z przyjętą przez Zarządcę zasadą, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynikającą z przywołanego wcześniej art. 6 ust. 1 uor, dotyczącą ujmowania wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego.

Planowane na rjp 2016/2017 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na tle wykonania w 2015 r., przedstawione we wniosku Zarządcy, zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowane ilości usług rjp 2016/2017
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	■
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	■
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	■
Ogółem			■

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

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów skalkulowano, podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w oparciu o planowane koszty udostępniania tych usług, określone na podstawie wykonanych w 2015 r. kosztów bezpośrednich poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przeszacowanych następnie wskaźnikami inflacji na lata 2016-2017, oraz planowaną ilość usług określonych na podstawie wykonania w 2015 r.

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

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

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

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy skalkulowane dla poszczególnych usług przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowana stawka jednostkowa rjp 2016/2017 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,11
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,53
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	16,31

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017 Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle przepisu art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, przyjął koszty bezpośrednio ponoszone, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2015 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji na lata 2016-2017.

Uwzględnienie w bazie kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 25 z 36

zapewnienie tej obsługi, jedynie kosztów bezpośrednich wykonanych w 2015 r., przeszacowanych wskaźnikami inflacji oraz przyjęcie planowanego wolumenu ilości usług dostępu i korzystania z urządzeń do formowania składów pociągów i torów postojowych oraz terminali kolejowych w wysokości wykonanej w 2015 r., pozwoliło Zarządcy określić wysokości stawek jednostkowych opłat dla poszczególnych usług na poziomie faktycznych jednostkowych kosztów świadczenia tych usług.

Powyższe świadczy o prorzywkowym podejściu Zarządcy w kierunku urealnienia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przewidywalności i stabilizacji opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych, mających szczególne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności tego rodzaju transportu w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej, w związku z tym, a także z uwagi na zgodność kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniem MIR, Prezes UTK zdecydował o zatwierdzeniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

III. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH

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

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 26 z 36

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

W myśl art. 33 ust. 7 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 do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

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

Zarządca ustalił na rjp 2016/2017 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, dla usług wymienionych w cz. II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych. Zarządca wskazał we wniosku, że określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, z uwzględnieniem marży zysku wynoszącej 10%, co nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR. Przywołany przepis stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

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

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług oraz ich wolumen określono na podstawie wykonania w 2015 r. i przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Planowane koszty rjp 2016/2017 [zł]	Planowana wielkość usług rjp 2016/2017	Miernik
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	██████████	████	godz.
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	██████████	████	godz.
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	██████████	████	godz.
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	██████████	████	godz.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 27 z 36

5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	████████	██	strona
6.	Obsługa wag wagonowych	████████	██	wagony
Razem koszty		████████		

3. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych i pomocniczych

Wyznaczając stawki opłat dodatkowych i pomocniczych, każdą zaplanowaną wielkość kosztów, określonych na podstawie wykonania w 2015 r. i przypisanych do każdej usługi, podzielono przez ilość zaplanowanych do wykonania usług.

4. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych na rjp 2016/2017

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

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Opłata dodatkowa rjp 2016/2017 [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	3,48
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33

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

Reasumując, Prezes UTK uznał, że przedłożone przez Zarządcę przy wniosku oraz przy piśmie z 15 kwietnia 2016 r. projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz usług dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR, sporządzone zostały, zgodnie z treścią wniosku, na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym i aktualnie obowiązującego rozporządzenia MIR oraz nie stoją w sprzeczności z przepisami art. 3, 4 i 5 rozporządzenia KE, do którego Zarządca we wniosku zobowiązał się stosować.

Przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych i wielkości pracy eksploatacyjnej dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jak również kosztów świadczenia usług dodatkowych i ich ilości w tożsamym okresie, tj. wykonanych w 2015 r., stoi w zgodzie z zasadą ujmowania wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego, określoną w przywołanym wcześniej art. 6 ust. 1 uor.

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

Weryfikacja wniosku uzupełnionego pismem z 15 kwietnia 2016 r., pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o których mowa w art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym i w § 7 ust. 2 i 18 rozporządzenia MIR, przyjmowania kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5, 6 i ust. 18 rozporządzenia MIR, przyjęte przez Zarządcę również dla określania pracy eksploatacyjnej w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ilości usług w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – nie stoją w kolizji z przepisami prawa. Wniosek Zarządcy jest także zgodny z przepisami prawa UE, w tym w szczególności z przepisami art. 3, 4 i 5 rozporządzenia wykonawczego KE.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej (drugorzędnej) i w związku z tym stawki jednostkowe, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, przedstawił w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów (0 zł/pockm) i składnika różnicującego część stawki w zależności od masy brutto pociągu.

Powyższe jest zgodne z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, stanowiącym, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

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

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

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

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

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

Należy przy tym podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych stanowiącą, że stawki dostępu rosną m.in. wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, Zarządca posłużył się metodą zróżnicowania wysokości stawek jednostkowych opartą o współczynnik korygujący część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów utrzymania w zależności od masy brutto pociągu. Wykorzystanie powyższej metody pozwoliło Zarządcy na wypełnienie przesłanki wynikającej z § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, jak również świadczy o staraniach Zarządcy w kierunku zapewnienia pełnej transparentności i przewidywalności opracowywanego projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku i pisma z 15 kwietnia 2016 r., baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 została wyznaczona tylko w oparciu o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji w tych częściach, w jakich są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami, z wyłączeniem kosztów niekwalifikowalnych, które są określone w art. 4 rozporządzenia KE, czyli:

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 30 z 36

- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34/UE;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

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

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

pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, kosztów finansowych i pośrednich.

Jednocześnie, zgodnie z treścią wniosku, Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjął koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015 r.) z wykorzystaniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanych wskaźników inflacji.

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

Należy zauważyć, że obecnie obowiązujące przepisy prawa nie określają precyzyjnie sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zastosowana przez Zarządcę indywidualna metodyka określania planowanej pracy eksploatacyjnej, wyznaczonej z wykorzystaniem wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej – podobnie jak koszty – w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym (2015 r.), nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że spełnia przesłanki określone m.in. w art. 6 i 7 uor. Podejście Zarządcy do określenia pracy eksploatacyjnej w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych jest zgodna z zasadami rzetelności i ostrożności, o których mowa m.in. w art. 6 i 7 uor, w rachunkowości stosowanej przez Zarządcę.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że Zarządca zastosował się do przepisów prawa z zakresu określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, ustalonych odrębnie dla rodzajów usług w ramach świadczenia dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Zgodnie z treścią wniosku, Zarządca przyjął do kalkulacji stawek koszty bezpośrednio ponoszone, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2015 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji za lata 2016-2017.

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, jak również przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – ze względu na nieuregulowanie prawem sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaproponował indywidualną metodykę określania ilości planowanych usług, przyjmując dla każdej usługi ilości, koszty wynikające z wykonania w tym samym roku obrotowym 2015. Uznaje się, że przyjęta metodyka określenia ilości usług

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 32 z 36

dla każdego rodzaju usług w celu wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, nie jest sprzeczna z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzeniem MIR.

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

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

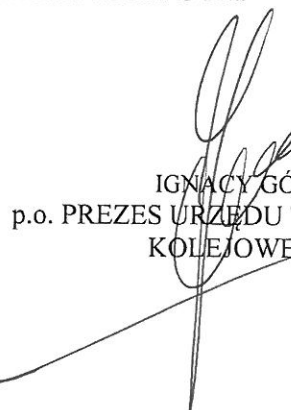
Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy podejmowane w granicach przepisów prawa, w ramach systemu określania stawek jednostkowych opłat, ich stabilizacji i przewidywalności oraz zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądane.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe na rjp 2016/2017 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym, przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, a także zgodne z art. 3, 4 oraz 5 rozporządzenia KE.

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.


IGNACY GÓRA
p.o. PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2016/2017
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2016/2017
3. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na sieci „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2016/2017

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 33 z 36

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

**„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa [zł/pockm]
0-200	27,77
201-500	29,78
501-1000	31,80
1001-1500	33,81
1501-2000	35,83
2001-2500	37,85
2501-3000	39,86
powyżej 3000	41,88

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Stawki jednostkowe [zł/wagon]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,11
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,53
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	16,31

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH NA SIECI

**„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawki jednostkowa opłaty dodatkowej [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590,00
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50,00
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	3,48
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33,00

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /