



**Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.8.2016.AO

**PKP Szybka Kolej Miejska  
w Trójmieście sp. z o. o.**

ul. Morska 350A  
81-002 Gdynia

**DECYZJA**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1, 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 w związku z §7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16 (uzupełnionego za pismem z 1 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.3.16, za pismem z 18 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.5.16 oraz za pismem z 5 maja 2016 r. nr SKMDI1.070.1.6.16) w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na czas obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, zwanego dalej również: „wnioskiem”,

**ZATWIERDZAM**

- 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,**  
**przedłożone wraz z kalkulacją przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni we wniosku z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16 (uzupełnionym za pismem z 1 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.3.16, za pismem z 18 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.5.16 oraz za pismem z 5 maja 2016 r. nr SKMDI1.070.1.6.16) do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na czas obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2016/2017.**

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 23

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

Wnioskiem z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni, zwana dalej „Zarządcą”, przedłożyła Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej (wraz z kalkulacją) na czas obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, zwanego dalej „rjp 2016/2017”, obowiązującego od 11 grudnia 2016 r.

Prezes UTK w piśmie z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.3.AO zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na czas obowiązywania rjp 2016/2017. Jednocześnie, Zarządca został wezwany przez Prezesa UTK w ww. piśmie do złożenia załącznika do pisma z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16, podpisanego przez osoby upoważnione do reprezentacji spółki, zgodnie z odpisem z Rejestru Przedsiębiorców (KRS) lub należycie umocowanych pełnomocników, a także do złożenia dokumentu potwierdzającego dokonanie opłaty skarbowej za udzielenie prokury, wynikającej z art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 12 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 783, z późn. zm.).

Zarządca, czyniąc zadość wezwaniu Prezesa UTK z 22 marca 2016 r., przedłożył za pismem z 1 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.3.16 podpisany załącznik do pisma z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16 oraz dowód wniesienia opłaty skarbowej za udzielenie prokury dla p. A. Altman.

Po analizie dokumentów złożonych przez Zarządcę Prezes UTK w piśmie z 12 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.4.AO wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień oraz poprawionego dokumentu „Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów”, zwanego dalej „Projektami stawek”. Ponadto, Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia dokumentu potwierdzającego wniesienie opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej.

Zarządca w piśmie z 18 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.5.16 złożył dodatkowe wyjaśnienia, do których został wezwany przez Prezesa UTK w piśmie z 12 kwietnia 2016 r. oraz skorygowany dokument Projektów stawek. Dodatkowo za pismem z 5 maja 2016 r. nr SKMDI1.070.1.6.16 Zarządca uzupełnił dokumentację sprawy o dowód wniesienia opłaty za dokonanie czynności urzędowej. Pismo przekazujące dowód opłaty za dokonanie czynności urzędowej zostało podpisane przez prokurenta, p. Sławomira Pipke, jednak Zarządca nie przedstawił dowodu wniesienia opłaty skarbowej za udzielenie prokury. Wobec powyższego Prezes UTK w piśmie z 16 maja 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.10.AO wezwał Zarządcę do złożenia dokumentu potwierdzającego dokonanie opłaty skarbowej w wysokości 17,00 złotych za udzielenie prokury.

Prezes UTK w piśmie z 16 maja 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.10.AO zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy, a także zawiadomił Zarządcę, że jako strona postępowania może składać ostateczne oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co do dowodów i materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań, a także przeglądać akta sprawy oraz sporządzać z nich notatki, kopie lub odpisy w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od dnia doręczenia tego pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługujących mu praw.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 2 z 23

Zarządca w piśmie z 8 czerwca 2016 r. nr SKMDI1.070.3.16 poinformował, że wyraża wolę stopniowego wdrażania zasad wynikających z rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej 2015/909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem KE”.

Na potrzeby postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

- 1) pismo Zarządcy z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16;
- 2) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 168, poz. 1186, z późn. zm.), Nr KRS 0000076705, stan na 21 marca 2016 r.;
- 3) pismo Prezesa UTK z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.3.AO;
- 4) pismo Zarządcy z 1 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.3.16;
- 5) pismo Prezesa UTK z 12 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.4.AO;
- 6) pismo Zarządcy z 18 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.5.16;
- 7) pismo Zarządcy z 5 maja 2016 r. nr SKMDI1.070.1.6.16 (wpływ pisma: 10 maja 2016 r., zostało również przysłane 5 maja 2016 r. pocztą elektroniczną);
- 8) pismo Prezesa UTK z 16 maja 2016 r. nr DRRK-WKL.730.8.2016.10.AO;
- 9) pismo Zarządcy z 8 czerwca 2016 r. nr SKMDI1.070.3.16.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem niniejszego postępowania jest zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, przedstawionych Prezesowi UTK przez Zarządcę na rjp 2016/2017.

Postępowanie administracyjne w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017 oparto na podstawie właściwych przepisów polskiego prawa krajowego: ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR. W oświadczeniu, zawartym w piśmie z 8 czerwca 2016 r. nr SKMDI1.070.3.16, dotyczącym rozporządzenia KE, Zarządca oświadczył, że wyraża wolę stopniowego wdrażania zasad wynikających z tego aktu prawnego. Zarządca jest uprawniony do zastosowania okresu przejściowego, w związku z przepisem art. 31 ust. 3 zdanie 2 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego (wersja przekształcona, Dz. U. UE L 343/32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, która zgodnie z art. 64 ust. 1 zdanie 1 dyrektywy 2012/34/UE powinna być transponowana przez Państwa Członkowskie Unii Europejskiej w terminie do 16 czerwca 2015 r. Zgodnie z powyższym, przepisy rozporządzenia KE w niniejszym postępowaniu nie były uwzględniane, a Zarządca mógł sporządzić wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej na podstawie ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4 ustawy o transporcie kolejowym do zadań Prezesa UTK należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat, a także

nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych.

Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a.

W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

Zgodnie z 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). Usługi, które mają być świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz usługi, które mają być świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały wymienione odpowiednio w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

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.

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, ustalana jest (zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR oraz art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym), 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.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

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.

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 § 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 ust. 3, wynosi 0 zł/pockm (§ 7 ust. 5 rozporządzenia MIR).

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.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów bezpośrednich:

- 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.

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. 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, 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.

Zgodnie z § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, planowana wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

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

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

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

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

- 1) przewozy pasażerskie / przewozy towarowe,
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,
- 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe,
- 4) przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe,
- 5) transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym,
- 6) przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone,
- 7) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

Zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, Zarządca może odstąpić od badania rynku, o którym mowa w ust. 11, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, wynosi 0zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

Badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

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.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR stanowi, 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, zwaną dalej „uzasadnionymi kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

W myśl art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

Zgodnie z 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.

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

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

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

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

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

#### **Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:**

Zarządca, zgodnie z informacją zawartą w Projektach stawek, zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,652 km. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski. Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze pierwszorzędnym, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego, ustalając na całej długości linii jedną kategorię linii kolejowej na podstawie następujących wartości parametrów techniczno-eksploatacyjnych:

- 1) maksymalna prędkość – 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi:

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

- na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś,
- na torach stacyjnych stacji Gdynia Cisowa Postojowa wynosi zasadniczo 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś, z wyjątkiem toru 151, 204 i 205 gdzie dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 148,72 kN/oś tj. 15,2 tony/oś,

3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów/dobę.

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

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

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej (za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów) na czas obowiązywania rjp 2016/2017 (obowiązek taki został określony w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR).

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

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

Do wniosku z 9 marca 2016 r. nr SKMDI1.070.1.16 Zarządca załączył dokument Projekty stawek, obejmujący stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym. Następnie Zarządca za pismem z 1 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.3.16 złożył ponownie podpisany dokument Projekty stawek, zaś za pismem z 18 kwietnia 2016 r. nr SKMDI1.070.1.5.16 przedłożył zmodyfikowaną wersję tego dokumentu, zawierającego poszczególne projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, do czego zobowiązany był zgodnie z brzmieniem przepisów § 7 ust. 24 w związku z ust. 23 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017.



**PLANOWANA BAZA KOSZTOWA PRZYJĘTA DO KALKULACJI STAWEK JEDNOSTKOWYCH OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ (KLASYFIKACJA KOSZTÓW ŚWIADCZENIA USŁUGI MINIMALNEGO DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I DOSTĘPU DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW)**

Planowana baza kosztów na 2017 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2016/2017 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów została wyznaczona na podstawie wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi” w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015, z wykorzystaniem:

- planowanych wskaźników inflacji
- współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej
- przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych.

Zestawienie wykonania kosztów za ostatni zamknięty rok rozliczeniowy 2015 r. przedstawiono w poniższej tabeli:

**Zestawienie wykonania kosztów za ostatni zamknięty rok rozliczeniowy 2015**

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata podstawowa /minimalny dostęp/	Opłata podstawowa /dostęp do urządzeń/		Razem
1	2	3	4	5	6
1	Koszty ogółem [2+3]				
2	Koszty bezpośrednio ponoszone, w tym:				
2.1	Koszty bezpośrednie ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami				
2.1.1	Amortyzacja dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury				
2.1.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej				
2.1.3	Prowadzenie ruchu pociągów				
2.2	Koszty pośrednie - pozostałe				
2.2.1	Amortyzacja				
2.2.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej				
2.2.3	Prowadzenie ruchu pociągów				
3	Koszty pośrednie				
3.1	Amortyzacja				
3.2	Straż Ochrony Kolej SKM				
3.3	Koszty zarządu i administracji				

W celu oszacowania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na czas obowiązywania rjp 2016/2017 Zarządca wyznaczył bazę kosztową na 2017 r. na podstawie wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015 r.), mnożąc je przez współczynnik pracy eksploatacyjnej oraz przez planowane wskaźniki inflacji na rok 2016 i 2017, zgodne z „Raportem o inflacji” opublikowanym w listopadzie 2015 r. na stronie NBP [http://www.nbp.pl/polityka\\_pieniezna/dokumenty/raport\\_o\\_inflacji/necmod\\_listopad\\_2015.pdf](http://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/necmod_listopad_2015.pdf).

W celu oszacowania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na czas obowiązywania rjp 2016/2017 Zarządca wyznaczył bazę kosztową na 2017 r. na podstawie wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015 r.), mnożąc je przez planowane wskaźniki inflacji na rok 2016 i 2017, zgodne z „Raportem o inflacji” opublikowanym w listopadzie 2015 r. na stronie NBP [http://www.nbp.pl/polityka\\_pieniezna/dokumenty/raport\\_o\\_inflacji/necmod\\_listopad\\_2015.pdf](http://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/necmod_listopad_2015.pdf).

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielną stanowi

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy drugiej soboty grudnia każdego roku, a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	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
Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej $[Z=Lp.1/Lp.2]$				0,9973

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2016- 2017, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2016 r.	2017 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,1%%	101,5%

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednich (§ 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w związku z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym), a także uwzględniając wskaźniki inflacji, w ocenie Prezesa UTK Zarządca spełnił przesłanki określone w § 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR.

Na etapie analizy związku kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca przypisał każdej pozycji kosztowej wartość współczynników U. Następnie wszystkie pozycje kosztowe zostały pogrupowane w celu wyznaczenia współczynników U dla kategorii kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z opłaty podstawowej za dostęp do peronów oraz z opłaty za dostęp do torów postojowych. Koszty bezpośrednio ponoszone stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych obliczone zostały na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji (amortyzację dokonywaną na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury), utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów.

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym (zgodnie z którą opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami) oraz 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).

Ogólny udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty za minimalny dostęp wynosi ██████%. Ogólny udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami,

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

które mają być sfinansowane z opłaty za dostęp do peronów wynosi [REDACTED]%. Ogólny udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty za dostęp do torów postojowych wynosi [REDACTED]%.

Zestawienie planowanych kosztów na 2017 r. przedstawiono w poniższej tabeli:

**Baza kosztów na 2017 r.**

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata podstawowa /minimalny dostęp/	Opłata podstawowa /dostęp do urządzeń/	dostęp i korzystanie z peronów	korzystanie z torów postojowych	Razem
1	2	3	4	5	6	
1	Koszty bezpośrednio ponoszone [2+3], w tym:					
2	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami					
2.1	Amortyzacja dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury					
2.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej					
2.3	Prowadzenie ruchu kolejowego					
3	Koszty bezpośrednie - pozostałe					
3.1	Amortyzacja					
3.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej					
3.3	Prowadzenie ruchu pociągów					

W związku z powyższym, Zarządca określił wartość kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w sposób zgodny z § 7 ust. 6, 7 i 8 rozporządzenia MIR.

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty opisane w pkt 1 i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę tylko jednej kategorii linii kolejowej, stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została ustalona przez Zarządcę jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Powyższe wpisuje się w przesłankę określoną w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR (zgodnie z którym stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu) oraz jest zgodne z § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR (zgodnie z którym część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej).

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

Zgodnie z bazą kosztów na 2017 r., do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości [REDACTED] zł (w tym: koszty amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wysokości [REDACTED] zł, koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDACTED] zł, koszty prowadzenia ruchu kolejowego w wysokości [REDACTED] zł).

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, która wskazuje, 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 bezpośrednich, 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 i amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

Planowana praca eksploatacyjna na 2017 r. przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 została wyznaczona przez Zarządcę z wykorzystaniem:

- 1) wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym,
- 2) struktury pracy eksploatacyjnej na rjp 2016/2017 odpowiadającej strukturze rjp 2015/2016.

Planowaną przez Zarządcę na 2017 r. wysokość pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli.

<b>Przedział masy</b>	<b>Pocmk</b>
m<150	
150>m>250	
250>m>350	
350>m>600	
m>600	
<b>RAZEM</b>	

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

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił stawki jednostkowe przy ustalonym średniodobowym natężeniu ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, dla jednego rodzaju pociągu, o którym mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, tj. dla ruchu pasażerskiego oraz dla 4 przedziałów mas brutto pociągów.

Przy kalkulacji stawek przyjęte do ich kalkulacji koszty zostały alokowane według kryterium obciążenia pracą eksploatacyjną dla jednej kategorii linii kolejowych oraz przedziałów masy brutto pociągów. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązku ustalenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp zgodnie z § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, przy uwzględnieniu czynnika różnicującego stawkę ze względu na masę brutto pociągu, rosną wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

### **3.1. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależna od kategorii linii kolejowej i od masy pociągu**

Przy określaniu części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca wyznaczył współczynnik  $\beta$  zakładając, że suma wyrażen: „ilość pockm w danym przedziale pomnożona przez wartość graniczną masy oraz współczynnik” musi być równa zakładanej na rok 2017 sumie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Zarządca nie wyznaczył stawki dla przedziału  $m > 600$  t z uwagi na brak planowanej pracy przewozowej w tym przedziale.

Współczynnik  $\beta$  wyznaczono z zależności:

$$\Sigma (\text{pockm}_{150} * m_{150} * \beta + \text{pockm}_{250} * m_{250} * \beta + \text{pockm}_{350} * m_{350} * \beta + \text{pockm}_{600} * m_{600} * \beta) = \text{[redacted]} \text{ zł}$$

Wyznaczony w ten sposób współczynnik  $\beta$  wynosi [redacted]

Wysokość części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto, określono jako iloczyn powyżej skalkulowanego współczynnika  $\beta$  i wartości granicznych (150, 250, 350 i 600) w poszczególnych przedziałach mas.

Dla otrzymanych funkcji wyznaczono część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej oraz masy pociągu dla poszczególnych przedziałów całkowitych mas brutto pociągów. Wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii	Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa [zł/pockm]
1	$0 < m \leq 150$	2,59 zł
	$150 < m \leq 250$	4,32 zł
	$250 < m \leq 350$	6,05 zł
	$350 < m \leq 600$	10,37 zł

Zestawienie stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumny dotyczą ustalonych kategorii linii kolejowych, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów, świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do przepisu § 6 ust. 17 rozporządzenia MIR, zgodnie z którym poszczególne wiersze dotyczą mas brutto pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowej.

Wartości części stawek, o których mowa § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR ustalono w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu. Z uwagi na fakt, iż kategoria linii kolejowej nr 250 jest stała na całej jej długości, wartości części stawek ustalono w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, 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;
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

Zgodnie z § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

Zgodnie z informacją zawartą przez Zarządcę w Projektach stawek, w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie nie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych, Zarządca przyjął składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów w taki sposób, by nie przekroczyć wysokości stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących na rozkład jazdy 2015/2016. Biorąc po uwagę taką samą wysokość ustalanych przez Zarządcę opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ostatnich latach, przesłanka określona w § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR została przez Zarządcę spełniona.

Wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, inne niż 0 zł/pockm, ustalone przez Zarządcę w ramach rjp 2016/2017, przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/pockm.]
$0 < m \leq 150$	0,75 zł
$150 < m \leq 250$	1,24 zł
$250 < m \leq 350$	1,74 zł
$350 < m \leq 600$	2,98 zł

Porównanie wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2013-2017 przedstawiono w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	rjp 2013/2014	rjp 2014/2015	rjp 2015/2016	rjp 2016/2017
0<m≤150	3,34	3,34	3,34	3,34
150<m≤250	5,56	5,56	5,56	5,56
250<m≤350	7,79	7,79	7,79	7,79
350<m≤600	13,35	13,35	13,35	13,35
m>600	18,91	18,91	18,91	-

Zgodnie z informacją zawartą przez Zarządcę w Projektach stawek, stawki jednostkowe, wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zostały skalkulowane przez Zarządcę w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji w możliwym zakresie. Potwierdza to spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

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, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

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

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek oraz Projekty stawek, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w zakresie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia MIR w ramach rjp 2016/2017.

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

- dostęp i korzystanie z peronów;
- dostęp do torów postojowych.

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

Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Projektami stawek, zostały skalkulowane przez Zarządcę podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone związane z wykonywaniem przewozów pociągami.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 15 z 23

Zgodnie z bazą kosztów na 2017 r. do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjęto część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości:

- ██████████ zł, stanowiących koszt dostępu i korzystania z peronów (w tym: koszty amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wysokości ██████████ zł oraz koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł);
- ██████████ zł, stanowiących koszt korzystania z torów postojowych (w tym: koszty amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wysokości ██████████ zł, koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł, koszty prowadzenia ruchu kolejowego w wysokości ██████████ zł).

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, która wskazuje, 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 bezpośrednich, 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 i amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

Zgodnie z Projektami stawek Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017, wolumen usług określonych na podstawie wykonania w 2015 r., z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian.

W przypadku usługi dostępu i korzystania z peronów, planowaną na 2017 r. ilość usług wyznaczono na podstawie ilości zatrzymań pociągów na przystankach osobowych linii kolejowej. Szczegółowe zestawienie tych ilości przedstawia poniższa tabela.

Zestawienie ilości zatrzymań pociągów na przystankach osobowych linii kolejowej nr 250 w roku 2015 i plan na rok 2017

Miesiąc	Ilość zatrzymań
styczeń	
luty	
marzec	
kwiecień	
maj	
czerwiec	
lipiec	
sierpień	
wrzesień	
październik	
listopad	
grudzień	
<b>RAZEM</b>	
<b>2015</b>	
<b>PLAN 2017</b>	

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /



W przypadku usługi dostępu do torów postojowych, planowaną na 2017 r. ilość usług wyznaczono na podstawie ilości godzin postoju pociągów na torach stacji Gdynia Cisowa Postojowa (GCP) i PRT Wejherowo w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2015. Zgodnie z informacją zawartą przez Zarządcę w Projektach stawek, naliczanie opłaty za postoje wynikające z czynności związanych z utrzymaniem i naprawą taboru świadczonych usługowo na stacji Gdynia Cisowa Postojowa lub PRT Wejherowo rozpoczyna się po upływie jednej doby (24 godzin) od zgłoszenia taboru do odbioru po wykonaniu usługi. Szczegółowe zestawienie ilości usług przedstawia poniższa tabela.

**Zestawienie długości czasu postoju pociągów na stacji Gdynia Cisowa Postojowa i PRT Wejherowo w roku 2015 i plan na rok 2017**

Długość postoju [godz.]			
2015		2017	
stacja GCP	PRT Wejherowo	stacja GCP	PRT Wejherowo

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 ilości planowanych usług w powyższych wielkościach nie budzi zastrzeżeń co do właściwości ich określania.

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

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

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

Wyszczególnienie	Koszty [zł]	Wolumen usług na rjp 2016/2017	Stawka na rjp 2016/2017 [zł]	Zakres usługi
Usługa dostępu i korzystania z peronów		zatrzymań	1,51 zł/jedno zatrzymanie	Zatrzymanie składu pociągu przy krawędzi peronu na czas nie dłuższy niż 60 sekund w dni robocze w godzinach 6.00 – 20.00 i nie dłuższy niż 120 sekund w pozostałym okresie.
Usługa dostępu do torów postojowych	zł	godzin postoju	166,76 zł/godz. postoju	Postój pojazdów kolejowych oraz składów pociągów pasażerskich na torach stacji Gdynia Cisowa Postojowa i PRT Wejherowo. Czas liczony od wjazdu na stację pierwszego pociągu danego Przewoźnika do wjazdu ze stacji Gdynia Cisowa

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

				<p>Postojowa lub PRT Wejherowo ostatniego pociągu danego Przewoźnika.</p> <p>Naliczanie opłaty za postoje wynikające z czynności związanych z utrzymaniem i naprawą taboru świadczonych usługowo na stacji Gdynia Cisowa Postojowa lub PRT Wejherowo rozpoczyna się po upływie jednej doby (24 godzin) od zgłoszenia taboru do odbioru po wykonaniu usługi. Usługa nie dotyczy postoju taboru kolejowego wynikającego z przyczyn leżących po stronie zarządcy</p>
--	--	--	--	---

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 wskazuje, że wysokość tych stawek została ustalona w sposób zgodny z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 ww. ustawy, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

### PODSUMOWANIE

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

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

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

Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu Zarządca ustalił, 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.

Jednocześnie, Zarządca określił część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zależną od kategorii linii kolejowej i od masy pociągu, a także inną niż 0 zł/pockm wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wykazując jednocześnie w Projektach stawek, że przyjął składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów w taki sposób, by nie przekroczyć wysokości stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących na rozkład jazdy 2015/2016. Biorąc pod uwagę taką samą wysokość ustalanych przez Zarządcę opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ostatnich latach, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR.

Biorąc pod uwagę jedną kategorię linii kolejowej oraz 4 przedziały masy brutto pociągów towarowych, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone przez Zarządcę w taki sposób, że stawki rosną wraz ze wzrostem całkowitej masy brutto pociągów.

Powyższe potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia 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.

Jednocześnie Zarządca określił stawki jednostkowe przy ustalonej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu pasażerskiego. Przywołane powyżej przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

Oszacowana baza kosztowa, z uwzględnieniem (zgodnie z § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów i amortyzacji, oraz ustalono wysokość ich udziału w kosztach związanych z ruchem kolejowym.

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, kosztów ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się, na podstawie zestawienia planowanych kosztów na rok 2017, zawartego w Projektach stawek, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednie udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem amortyzacji w części niewynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury w rezultacie wykonywania przewozów pociągami, kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami, jak również kosztów administracji, kosztów ochrony kolei, kosztów zarządu i administracji.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 2016/2017 praca eksploatacyjna, nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK. Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był do zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017, przedłożonych we wniosku Zarządcy.

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

Kalkulację stawek za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 Zarządca oparł o część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, potraktowanych jako uzasadnioną część kosztów bezpośrednich ponoszonych przez Zarządcę, określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, a także uzależnioną od częstotliwości dostępu do tych urządzeń.

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, co wpłata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia 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.

Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2016/2017 potwierdziła zgodność określenia tych stawek z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, tj. rozporządzenia MIR i przy uwzględnieniu przepisów prawa UE.

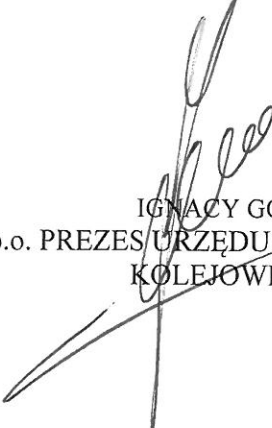
Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2016/2017 – jako zgodne z zasadami, o których mowa

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

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

### POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

  
IGNACY GÓRA  
p.o. PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

#### Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci „PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście” sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni.
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście” sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni.

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

**„PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE” SP. Z O. O.**

**Z SIEDZIBĄ W GDYNI**

**W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa [zł/pockm]	Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/pockm.]	Stawka jednostkowa ze składnikiem związanym z rodzajem, wykonywanych przewozów [zł/pockm.]
$0 < m \leq 150$	2,59 zł	0,75 zł	3,34 zł
$150 < m \leq 250$	4,32 zł	1,24 zł	5,56 zł
$250 < m \leq 350$	6,05 zł	1,74 zł	7,79 zł
$350 < m \leq 600$	10,37 zł	2,98 zł	13,35 zł

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

**„PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE” SP. Z O. O.**

**Z SIEDZIBĄ W GDYNI**

**W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Nazwa usługi	Stawka i jednostka na rjp 2016/2017 [zł]
Usługa dostępu i korzystania z peronów	1,51 zł/jedno zatrzymanie
Usługa dostępu do torów postojowych	166,76 zł/godz. postoju

