

Warszawa, dnia 05 sierpnia 2016 r.



**Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.10.2016.EN

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

ul. Dębowa 3  
47-246 Kotlarnia

### **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 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem PL”, po rozpatrzeniu wniosku spółki „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni, zwanej dalej również „Zarządcą”, z 11 marca 2016 r. nr DN/DK/341/03/16, uzupełnionego pismem z 22 marca 2016 r. nr DN/DK/392/03/16, pismem z 5 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/423/04/16, pismem z 13 czerwca 2016 r. nr DN/DK/659/06/16 oraz pismem z 23 czerwca 2016 r. nr DN/DK/705/06/16, w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2016/2017, zwanego dalej również „Wnioskiem”,

### **ZATWIERDZAM**

przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku spółki „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni z 11 marca 2016 r. nr DN/DK/341/03/16, stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Zarządcy na rozkład jazdy pociągów 2016/2017, tj.:

- I. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,**
- II. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,**

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 30

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

#### **UZASADNIENIE**

##### **Stan faktyczny:**

Wnioskiem z 11 marca 2016 r. nr DN/DK/341/03/16 Zarządca przedłożył Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej Zarządcy na czas obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2016/2017 obowiązującego od 11 grudnia 2016 r., informując jednocześnie, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały obliczone zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL.

Prezes UTK pismem z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.2.RK 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. 3, 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek, z dniem 15 marca 2016 r., postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017, informując jednocześnie Zarządcę o przysługujących mu prawach jako stronie postępowania administracyjnego, wynikających z art. 10 § 1 i art. 73 k.p.a.

Prezes UTK pismem z 18 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.5.RK, zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy, wzywając jednocześnie Zarządcę do uiszczenia należnej opłaty skarbowej oraz dostarczenia dowodu zapłaty albo uwierzytelnionej kopii dowodu zapłaty.

Zarządca dokonał uzupełnienia pierwotnego wniosku pismami z 22 marca 2016 r. nr DN/DK/392/03/16 oraz z 5 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/423/04/16.

Pismem z 22 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/486/04/16 Zarządca przedłożył dowód uiszczenia opłaty skarbowej od wniosku.

Pismem z 6 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.8.EN, Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa do składania oświadczeń i stanowisk w przedmiotowej sprawie.

Zarządca pismem z 13 czerwca 2016 r. nr DN/DK/659/06/16 uzupełnił Wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rjp 2016/2017.

Pismem z 21 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.10.EN Prezes UTK poinformował Zarządcę o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy.

Pismem z 23 czerwca 2016 r. DN/DK/705/06/16 Zarządca ponownie uzupełnił Wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rjp 2016/2017.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 2 z 30

1. Wniosek Zarządcy z 11 marca 2016 r. nr DN/DK/341/03/16,
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 Sadowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 687), numer 0000175867, stan na 25 maja 2016 r.,
3. Pismo Prezesa UTK z 22 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.2.RK,
4. Pismo Zarządcy z 22 marca 2016 r. nr DN/DK/392/03/16,
5. Pismo Zarządcy z 5 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/423/04/16,
6. Pismo Prezesa UTK z 18 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.5.RK,
7. Pismo Zarządcy z 22 kwietnia 2016 r. nr DN/DK/486/04/16,
8. Pismo Zarządcy z 30 lipca 2015 r. nr DN/DK/825/07/15,
9. Pismo Prezesa UTK z 6 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.8.EN,
10. Pełnomocnictwo dla radcy prawnego Marii Bartuli do występowania w imieniu Zarządcy przed Prezesem UTK z 10 marca 2016 r. nr DN/DK/336/03/16,
11. Pismo Zarządcy z 13 czerwca 2016 r. nr DN/DK/659/06/16,
12. Pismo Prezesa UTK z 21 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.10.2016.10.EN,
13. Pismo Zarządcy z 23 czerwca 2016 r. nr DN/DK/705/06/16.

Zarządca, wypełniając przepis art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożył przy wniosku projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) oraz opłat dodatkowych za usługi inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy o transporcie kolejowym (art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym), wraz z ich kalkulacją, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, w ramach rjp 2016/2017.

#### **Stan prawny:**

Niniejsza decyzja została wydana na podstawie właściwych przepisów polskiego prawa krajowego: ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia PL. Zarządca pismem z 30 lipca 2015 r. nr DN/DK/825/07/15 poinformował Prezesa UTK, że zamierza skorzystać z okresu przejściowego, o którym mowa w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz w artykule 9 rozporządzenia 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. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem KE”, zgodnie z którym zarządca przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Zarządca jest uprawniony do zastosowania okresu przejściowego na podstawie 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 PL.

Należy stwierdzić, że jak stanowi art. 31 ust. 3 zdanie 2 i 3 dyrektywy 2012/34/UE, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych. Rozporządzenie KE, zgodnie z art. 10 tego aktu prawnego, weszło w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, czyli po upływie dwudziestu dni od dnia 13 czerwca 2015 r., tj. 3 lipca 2015 r. Dlatego też, zgodnie z art. 31 ust. 3 zdanie 3 dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca mógł w niniejszym postępowaniu skorzystać z okresu przejściowego, który wynosi nie dłużej niż cztery lata po wejściu w życie rozporządzenia KE i sporządzić wniosek o zatwierdzenie stawek wraz z ich kalkulacją na podstawie obecnie obowiązujących przepisów prawa krajowego.

Zgodnie z 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. Na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej wszczyna postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.

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.

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.

W myśl 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.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Zarządca może, na podstawie art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, zastosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związanej z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia PL, pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia PL oraz art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

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

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

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

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

- a) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- b) prowadzenia ruchu pociągów;

- c) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

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

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

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

Powyższe stanowi wypełnienie przesłanki z art. 3 ust. 3 rozporządzenia KE, z której wynika, że wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne, lub jeśli bieżące wartości są niższe, na wartościach bieżących.

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

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

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

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

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

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

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

- a) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy;
- b) 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 trzech lat.

Natomiast w myśl § 7 ust. 16 rozporządzenia PL, planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, Zarządca podaje do publicznej wiadomości co najmniej raz na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu przydzielania tras pociągów.

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

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

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

Opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, są pobierane 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. Opłaty te ustala zarządca, w myśl § 7 ust. 21 rozporządzenia PL, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Mając na względzie przepisy rozporządzenia KE oraz cele dyrektywy 2012/34/UE, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej UTK stanowisko w sprawie kosztów kwalifikowanych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą

pociągów (vide: <http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6180,Sposob-okreslania-oplat-za-korzystanie-z-infrastruktury-kolejowej.html>), informując jak poniżej.

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

Reasumując, opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy kalkulować, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione przy kalkulowaniu opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE. Zgodnie z art. 3 pkt 17 dyrektywy 2012/34/UE „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach.

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

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

- a) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- b) 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;
- c) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- d) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

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

- a) projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL;



- b) 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;
- c) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia PL.

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

### **W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:**

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych na rjp 2016/2017.

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

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

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

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

Przedstawiona we wniosku, planowana na rjp 2016/2017 baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, została wyznaczona z wykorzystaniem wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2016/2017 koszty bezpośrednie będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami w wysokości ■ zł, z czego wydzielił ■ zł dla usługi minimalnego dostępu

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

do infrastruktury oraz [REDAKTOWANE] zł dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Do kosztów bezpośrednich będących bazą do kalkulacji stawek jednostkowych opłat Zarządca zaliczył koszty: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów. Z kosztów bezpośrednich została wyłączona amortyzacja.

Początkowo Zarządca ustalił koszty bezpośrednio ponoszone w 2015 r. w wysokości [REDAKTOWANE] zł, w tym koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANE] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANE] zł oraz kosztów amortyzacji [REDAKTOWANE] zł.

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

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem: liczba dni
1	rjp 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

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

W ślad za informacją Zarządcy we wniosku, zastosowana przez Zarządcę indeksacja opiera się wyłącznie na planowanych na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, wskaźnikach inflacji opublikowanych w rozdziale 2 „Założenia makroekonomiczne na lata 2014-2018” w dokumencie Ministra Finansów z maja 2015 r. zatytułowanym „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”.

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

Wyszczególnienie	Wskaźniki inflacji	
	2016 r.	2017 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,70%	101,80%

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

Jednocześnie we wniosku Zarządca wskazał, że nie będzie korzystać z dotacji pochodzących z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego, o których

mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia PL. Przywołany przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Po przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, Zarządca uzyskał koszty bezpośrednio ponoszone w roku 2015 w wysokości [REDAKTOWANO] zł, w tym koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w wysokości [REDAKTOWANO] zł oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów w wysokości [REDAKTOWANO] zł.

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

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

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia PL. Stawka jednostkowa, zgodnie z wnioskiem, składa się z części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Część stawki zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

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

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

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

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że Zarządca na rjp 2016/2017, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjął kwotę [REDAKTOWANO] zł (po zaokrągleniu [REDAKTOWANO] zł), jako koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

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

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

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

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

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

Działania powyższe wplatają się w przesłankę określoną w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, stanowiącą, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia

PL, przyjmuje się koszty bezpośrednie, stanowiące część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

W konsekwencji, zgodnie z wnioskiem, Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 koszty bezpośrednio ponoszone w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2015, przeszacowane współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, obliczone na podstawie ich udziału w kosztach bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

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

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

Praca eksploatacyjna, planowana na rjp 2016/2017, określona została przez Zarządcę na podstawie wykonania za 2015 r. oraz prognoz na 2016 r.

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 [redacted] pockm – wyższej o [redacted]% od wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2015 r. wynoszącej [redacted] pockm.

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.

Wielkości oraz struktura planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2016/2017 przedstawiona jest w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto [t]	Kategoria linii kolejowej			Razem
	I	II	III	
0<m≤200	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
200<m≤400	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
400<m≤900	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
900<m≤1500	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

1500<m≤2100	■	■	■	■
2100<m≤2500	■	■	■	■
2500<m≤3000	■	■	■	■
m>3000	■	■	■	■
Razem	■	■	■	■

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawki jednostkowe, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego, jak również dla 8 przedziałów mas brutto pociągów.

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

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

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

Całkowita masa brutto [T]	Wielkość współczynnika korygującego według masy brutto pociągu dla wszystkich trzech kategorii linii kolejowych
0<m≤200	■
200<m≤400	■
400<m≤900	■
900<m≤1500	■
1500<m≤2100	■
2100<m≤2500	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 30

2500<m≤3000	■
m>3000	■

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

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

Z treści § 7 ust. 2 rozporządzenia PL wynika bowiem, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Zaś treść ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL wskazuje, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	14,97	8,42	4,68
200<m≤400	34,56	20,45	11,28
400<m≤900	37,36	22,17	12,23
900<m≤1500	40,16	23,89	13,17
1500<m≤2100	44,36	26,47	14,58
2100<m≤2500	49,96	29,91	16,47
2500<m≤3000	55,56	33,35	18,35
m>3000	63,67	38,33	21,09

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z § 7 ust. 15 rozporządzenia PL, 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.

Przeprowadzone przez Zarządcę w 2015 r. badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia PL, wykazało, że mimo istniejącej alternatywy możliwości zastąpienia transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych Zarządcy przez transport samochodowy i tym samym przejęcia tych ładunków przez transport samochodowy takie zagrożenie nie znajduje uzasadnienia.

Zarządca przyjął, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów obowiązujących na rozkład jazdy 2015/2016 nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy, tym samym przesłanka określona w § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia PL została przez Zarządcę spełniona.

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

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, Zarządca przedstawił Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp określone w ramach rjp 2016/2017 dla przewozów ze składnikiem wynikającym z rodzaju wykonywanych przewozów innym niż 0 zł/pockm.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów innym niż 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	49,12	29,04	17,87
200<m≤400	69,69	41,67	24,80
400<m≤900	72,63	43,48	25,80
900<m≤1500	75,57	45,28	26,78
1500<m≤2100	79,98	47,99	28,26
2100<m≤2500	85,86	51,60	30,25
2500<m≤3000	91,74	55,22	32,22
m>3000	100,26	60,45	35,10

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 PL.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 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.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 17 z 30

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

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

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

- a) dostęp do terminali,
- b) dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów,
- c) dostęp do torów postojowych.

### 1. Koszty przyjęte 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:

- a) kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2015 r.;
- b) udziału kosztów bezpośrednich związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej oraz prowadzeniem ruchu pociągów, będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z ruchem pociągów analogicznie jak w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- c) kosztów dodatkowych związanych ze świadczeniem usługi.

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

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednich, będących rezultatem przejazdów pociągami jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku z § 7 ust. 18 rozporządzenia PL stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 18 z 30

Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym traktującą, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty na rjp 2016/2017 Zarządca przyjął koszty w łącznej wysokości [REDAKTOWANO] zł, w tym: [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do torów postojowych, [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do terminali oraz [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów.

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

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

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

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

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

Zgodnie z treścią zawartą we wniosku Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017, następujące ilości dla usługi:

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

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 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 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.

Rodzaj usługi	Miernik	Stawka na rjp 2015/2016	Stawka na rjp 2016/2017
Dostęp do terminali	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów postojowych	[zł/godz./tor]	2,00	2,00

Wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kształtuje się na tym samym poziomie w stosunku do rjp 2015/2016.

Analiza przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2016/2017 wskazuje na to, iż powyższe stawki zostały określone zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz z rozporządzeniem PL.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 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.

### III. OPŁATY DODATKOWE

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia PL, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, o którym mowa w § 7 ust. 23 pkt 3 rozporządzenia PL.

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 o transporcie kolejowym, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

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

- a) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- c) dostawę paliwa;
- d) nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie przez zarządcę prac manewrowych;
- e) sprawowanie nadzoru nad transportem towarów niebezpiecznych;
- f) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, w tym za:

- i. czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
- ii. dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- g) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- h) dostarczanie, na żądanie przewoźnika, uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, nieobjętych opłatą podstawową;
- i) nieobjętą opłatą podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- j) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- k) udostępnienie w postaci wydruku dokumentów, które są udostępniane przez zarządcę w postaci elektronicznej;
- l) inne usługi świadczone przez zarządcę na zlecenie przewoźnika.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia PL stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL, 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%.

Zarządca planuje na rjp 2016/2017 świadczenie analogicznego zakresu usług jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów. Została powiększona planowana liczba godzin pracy pilota/ustawiacza z [ ] w planie rjp 2015/2016 do [ ] godzin w planie rjp 2016/2017, co doprowadziło do wzrostu planowanej wielkości usługi z [ ] zł do [ ] zł.

### 1. Planowane koszty oraz ilości usług przyjęte do kalkulacji opłat dodatkowych

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług oraz ich wolumen przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Nazwa usługi	Planowane koszty na rjp 2016/2017 [zł]	Planowana wielkość usług na rjp 2016/2017
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	[ ]	[ ]
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekrozoną skrajnią	[ ]	[ ]
2	Praca pilota / ustawiacza	[ ]	[ ]

3	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	■	■
4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	■	■

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe w ramach rjp 2016/2017 przedstawionych w powyższej tabeli ilości planowanych usług dodatkowych oraz kosztów ich świadczenia nie budzi zastrzeżeń co do sposobu ich określenia.

## 2. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych

Opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług wyznaczono jako iloraz wielkości kosztów zaplanowanych dla każdej usługi i ilości zaplanowanych usług.

Do opłat za świadczone usługi dodatkowe, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Zarządca będzie naliczał 10% marży zysku, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia PL, w którym stwierdza się, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL, 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%.

## 3. Opłaty dodatkowe

W wyniku przyjęcia planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i wolumenu usług, Zarządca określił opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług, co przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	km	4,58
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekrozoną skrajnią	szt.	500,00
2	Praca pilota / ustawiacza	godz.	38,36
3	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	szt.	40,00

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 22 z 30

4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	str.	4,00
---	--	------	------

Wysokości opłat dodatkowych nie ulegają zmianie od rjp 2011/2012, za wyjątkiem nowej usługi opracowania warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią, którą Zarządca planuje świadczyć.

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług. Do opłat dodatkowych Zarządca będzie doliczał marżę zysku w wysokości 10%.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia PL, 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, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia PL.

Powyższe obliuguje Prezesa UTK do zatwierdzenia opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

## 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, jak również opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Przywołany przepis stanowi, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości, przekazuje się do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Weryfikacja wniosku pozwala stwierdzić, że sposób określenia przedłożonych przez Zarządcę we wniosku stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym oraz opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym nie stoi w kolizji z przepisami prawa.

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

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

wartości składnika nie nastąpi przejęcie przewozów przez transport samochodowy. Powyższym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 11 i 12 rozporządzenia PL.

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

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

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

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

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

Natomiast zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL, do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, kosztów ogólnozakładowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się zgodnie z informacją zawartą we wniosku, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednio udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem: amortyzacji (w części niewynikającej ze zużycia infrastruktury w rezultacie wykonywania przewozów pociągami), kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu (w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami) oraz innych kosztów (w szczególności kosztów administracji, kosztów ogólnozakładowych, kosztów finansowych i pośrednich, jak również części kosztów

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 24 z 30



nieponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów w części nieponoszonej przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami).

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

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowana przez Zarządcę w ramach rjp 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, przedłożonej we wniosku Zarządcy.

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

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2016/2017 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie i dodatkowe w grupie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów, związane ze świadczeniem tych usług.

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

Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2016/2017 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, tj. rozporządzenia PL, przy uwzględnieniu przepisów prawa UE w tym zakresie.

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.

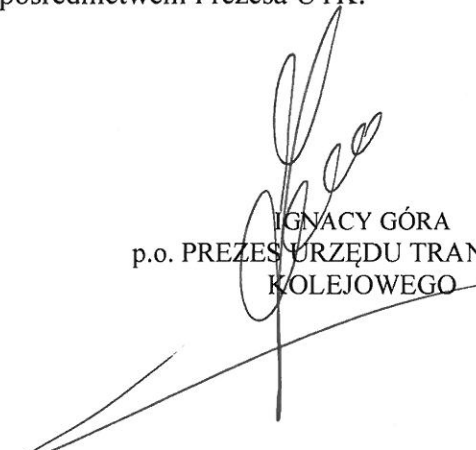
Prezes UTK stwierdza, że kalkulacja wysokości opłat dodatkowych nie narusza przepisu § 7 ust. 21 rozporządzenia PL, odczytywanego w świetle art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym opłaty dodatkowe zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

W związku z powyższym, Prezes UTK zatwierdza opłaty dodatkowe przedłożone przez Zarządcę we wniosku.

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

### POUCZENIE

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

  
IGNACY GÓRA  
p.o. PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

#### Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni
3. Opłaty dodatkowe za usługi świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej „Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni

Załącznik nr 1 do Decyzji Prezesa UTK  
nr DRRK-WKL.730.10.2016.EN

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY  
DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ  
„KOPALNIA PIASKU KOTLARNIA – LINIE KOLEJOWE” SP. Z O.O.  
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	14,97	8,42	4,68
200<m≤400	34,56	20,45	11,28
400<m≤900	37,36	22,17	12,23
900<m≤1500	40,16	23,89	13,17
1500<m≤2100	44,36	26,47	14,58
2100<m≤2500	49,96	29,91	16,47
2500<m≤3000	55,56	33,35	18,35
m>3000	63,67	38,33	21,09

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 27 z 30

	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
$0 < m \leq 200$	49,12	29,04	17,87
$200 < m \leq 400$	69,69	41,67	24,80
$400 < m \leq 900$	72,63	43,48	25,80
$900 < m \leq 1500$	75,57	45,28	26,78
$1500 < m \leq 2100$	79,98	47,99	28,26
$2100 < m \leq 2500$	85,86	51,60	30,25
$2500 < m \leq 3000$	91,74	55,22	32,22
$m > 3000$	100,26	60,45	35,10

**Załącznik nr 2 do Decyzji Prezesa UTK  
nr DRRK-WKL.730.10.2016.EN**

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP  
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW  
„KOPALNIA PIASKU KOTLARNIA – LINIE KOLEJOWE” SP. Z O.O.  
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Rodzaj usługi	Miernik	Stawka jednostkowa na rjp 2016/2017
Dostęp do terminali	[zł/poc]	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów	[zł/poc]	38,30
Dostęp do torów postojowych	[zł/godz./tor]	2,00

**Załącznik nr 3 do Decyzji Prezesa UTK  
nr DRRK-WKL.730.10.2016.EN**

**OPŁATY DODATKOWE ZA USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEWOŹNIKOM  
KOLEJOWYM KORZYSTAJĄCYM Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ  
„KOPALNI PIASKU KOTLARNIA – LINIE KOLEJOWE” SP. Z O.O.  
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	km	4,58
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią	szt.	500,00
2	Praca pilota / ustawiacza	godz.	38,36
3	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	szt.	40,00
4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	str.	4,00