

Warszawa, dnia 29 sierpnia 2016 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DRRK-WKL.730.3.2016.PM

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.
ul. Budowlanych 77
80-298 Gdańsk

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.”, i art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz 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 PL”, po rozpatrzeniu wniosku spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z siedzibą w Gdańsku, z 10 marca 2016 r. nr L.dz. 824/2016 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2016/2017,

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,**

przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z 10 marca 2016 r. nr L.dz. 824/2016 przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z siedzibą w Gdańsku, na rjp 2016/2017.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 27

1. Wniosek spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z siedzibą w Gdańsku, zwanej dalej „Zarządcą”, z 10 marca 2016 r. nr L.dz. 824/2016, zwany dalej „wnioskiem”;
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 17 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.3.RK;
3. Pismo Prezesa UTK z 18 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.4.RK;
4. Pismo Zarządcy z 25 kwietnia 2016 r. nr L.dz. 1448/2016;
5. Pismo Prezesa UTK z 13 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.6.RK;
6. Pismo Zarządcy z 22 października 2015 r. nr L.dz. 4008/2015, PKM/FE/070/27/15;
7. Pismo Prezesa UTK z 26 lipca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.9.PM.

Wnioskiem z 10 marca 2016 r. nr L.dz. 824/2016 Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017, obowiązujący od 11 grudnia 2016 r., jednocześnie informując, że kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury sporządzona została z zastosowaniem zasad określonych w rozporządzeniu PL.

Pismem z 17 marca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.3.RK Prezes UTK zawiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2016/2017.

Pismem z 18 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.4.RK Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia potwierdzenia uiszczenia opłaty skarbowej.

Na powyższe Zarządca udzielił odpowiedzi pismem z 25 kwietnia 2016 r. nr L.dz. 1448/2016 przesyłając potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej.

Pismem z 13 czerwca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.6.RK Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy – do 31 lipca 2016 r. uzasadniając jej niezałatwienie w terminie określonym w art. 35 § 3 k.p.a. skomplikowanym charakterem postępowania.

Pismem z 26 lipca 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2016.9.PM Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy – do 12 sierpnia 2016 r., uzasadniając jej niezałatwienie w terminie określonym w art. 35 § 3 k.p.a. skomplikowanym charakterem postępowania i koniecznością dokonania pogłębionej analizy zgromadzonego materiału dowodowego.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie .

Stan prawny:

Centralnym organem administracji rządowej, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 2 z 27

Zasada lojalności, sformułowana w art. 4 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu UE (9.5.2008 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C115/47), zwanego dalej „TFUE”, zobowiązuje Prezesa UTK, jako organ administracji państwowej, do stosowania, przy uwzględnieniu orzecznictwa UE, pronunijnej interpretacji prawa krajowego w świetle tekstów i celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia Jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE L 343/32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, aby osiągnąć rezultat zgodny z prawem unijnym.

Z art. 288 akapit 3 TFUE wynika, że dyrektywa wiąże państwo członkowskie, jednakże swoboda wyboru środków służących uzyskaniu rezultatu, jaki ma być osiągnięty, pozostawiona jest organom krajowym państwa, do którego dyrektywa jest kierowana z zastrzeżeniem jednak uwzględniania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, dotyczącego danego aktu prawnego, ponieważ formułuje ono wiążące wskazania interpretacyjne.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909/UE 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), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, wydane w związku z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE zobowiązuje Zarządcę do bezpośredniego wywiązywania się w całości z zawartych w nim przepisów prawa.

Jednakże, zgodnie z przywołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury kolejowej może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy 2012/34/UE, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Informacje na temat wejścia w życie rozporządzenia UE i wynikających z niego nowych obowiązków i uprawnień zarządców infrastruktury kolejowej Prezes UTK zamieścił na stronie internetowej UTK.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 22 października 2015 r. nr L.dz. 4008/2015, PKM/FE/070/27/15.

Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenie PL, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia UE i dyrektywy 2012/34/UE.

Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

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

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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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

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

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

Na podstawie art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych 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 ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia PL wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

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 ust. 3, na podstawie § 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.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 4 z 27

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 sierpnia 2015 r. opublikowana została na stronie internetowej UTK Informacja Urzędu Transportu Kolejowego, dotycząca kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w szczególności opłat za dostęp i korzystanie z urządzeń związanych z obsługą pociągów, informując jak poniżej.

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

Jednocześnie, w zakresie zastosowania rozsądnego zysku należy odnieść się do przepisów art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 6 z 27

Reasumując, opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy kalkulować, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów bezpośrednich według § 7 ust. 18 rozporządzenia PL oraz rozsądnego zysku, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

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

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

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

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

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

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2–6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową o długości linii 34,890 km, normalnotorowych, niezelektryfikowanych, kategorii VII P wg TSI dla podsystemu „Infrastruktura”, których prędkość maksymalna wynosi 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych, w skład której wchodzi:

- linia kolejowa Nr 248, dwutorowa,
- linia kolejowa Nr 253, jednotorowa,

- przystanki osobowe, z których trzy (Gdańsk-Osowa, Gdynia-Stadion i Gdynia-Karwiny) nie zostały uwzględnione w projekcie stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – za dostęp i korzystanie z peronów – przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

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

Zgodnie z § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, jeżeli Zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Ostatnim zakończonym rokiem obrotowym dla Zarządcy był rok 2015. Rozpoczęcie eksploatacji wybudowanej w roku 2015 linii kolejowej nastąpiło 1 września 2015 r. Koszty ponoszone przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym nie mogą w całości stanowić bazy służącej ustaleniu wysokości opłat jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zarządca skorzystał z przepisu § 7 ust. 8a rozporządzenia PL i planowana baza kosztów, przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w ramach rjp 2016/2017 została wyznaczona w oparciu o dane za 4 ostatnie miesiące 2015 r.

Zgodnie z wnioskiem Zarządcy, punktem wyjścia do określenia bazy kosztowej do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej są koszty poniesione w ciągu 4 ostatnich miesięcy roku obrotowego, z których wyodrębniono koszty bezpośrednie, w 5 etapach jak poniżej.

ETAP I

Koszty działalności operacyjnej PKM S.A. jako zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015)

Zarządca wskazał tutaj, iż koszty ponoszone przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym nie mogą w całości stanowić bazy służącej ustaleniu wysokości opłat jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, gdyż Zarządca realizował zadanie polegające na budowie infrastruktury i jest to zadanie zasadniczo odmienne od prowadzenia działalności polegającej na udostępnianiu infrastruktury i prowadzeniu ruchu pociągów. Funkcjonowanie Zarządcy jako udostępniającego trasy pociągów i świadczącego usługi z tym związane oraz prowadzącego ruch pociągów i utrzymującego infrastrukturę kolejową rozpoczęło się w fazie operacyjnej, tj. 1 września 2015 r. W związku z powyższym, kalkulację bazy kosztowej oparto na wysokości kosztów poniesionych w okresie od 1 września do 31 grudnia 2015 r.

Koszty całkowite udostępniania infrastruktury kolejowej w układzie rodzajowym (koszty działalności operacyjnej Zarządcy) przedstawiono w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wykonanie (od 1 września do 31 grudnia 2015 r.) (tys. zł)
Amortyzacja środki własne	

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 27

Zużycie materiałów i energii	
Usługi obce	
Podatki i opłaty	
Wynagrodzenia z pochodnymi, w tym:	
- Wynagrodzenia	
- Pochodne od wynagrodzeń i inne świadczenia	
Pozostałe koszty rodzajowe	
Koszty finansowe	
RAZEM	

Odnosząc się do danych zawartych w powyższej tabeli, Zarządca wskazał:

1. **Amortyzacja globalna** – założono liniową metodę amortyzacji. Okresy amortyzacji określono przy wykorzystaniu stawek wyznaczonych dla potrzeb podatku dochodowego od osób prawnych. Środki trwałe i wartości niematerialne i prawne o wartości od 1,5 tys. zł do 3,5 tys. zł podlegają jednorazowej amortyzacji. Na kwotę amortyzacji składa się umorzenie obecnie posiadanych środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych – oraz odpisy amortyzacyjne dotyczące linii kolejowej, budynków i budowli wytworzonych w procesie inwestycyjnym.
2. **Zużycie materiałów i energii** – w pozycji tej ujęto koszty drobnych materiałów przemysłowych do konserwacji torów, koszty smarów i rozpylaczy, koszty narzędzi do prac eksploatacyjnych, koszty elementów niezbędnych do usunięcia awarii na linii Zarządcy, koszty akcesoriów kolejowych, koszty materiałów do utrzymania przystanków, koszty zużycia energii na potrzeby infrastruktury kolejowej oraz budynku Lokalnego Centrum Sterowania Zarządcy i budynku gospodarczego, koszty materiałów biurowych i informatycznych, koszty eksploatacji samochodów, koszty materiałów niestanowiących środków trwałych, koszty materiałów eksploatacyjnych, koszty części zapasowych oraz wyposażenia technicznego i innych.
3. **Usługi obce** – w pozycji tej ujęto koszty usług związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej (czyszczenie wiaduktów, przegląd kanalizacji), opłatę za opracowanie tras pociągów, koszt usługi łącza kolejowego dyspozytorskiego, koszty dostępu do systemu informatycznego SWDR, koszty ochrony mienia i podróży, koszty usług telekomunikacyjnych i podobnych, utrzymania czystości, utrzymania nieruchomości. Ponadto w kosztach tych znajdują się m.in.: koszty zużycia wody i odprowadzania ścieków w budynkach Lokalnego Centrum Sterowania oraz na przystankach, utrzymania technicznego budynków i obiektów, utrzymania kanalizacji deszczowej i melioracji, utrzymania infrastruktury elektroenergetycznej, naprawy linii kolejowej i obiektów, koszty usług doradztwa prawnego.
4. **Podatki i opłaty** – w pozycji tej zaplanowano m.in. koszt podatku od nieruchomości, opłaty skarbowe, notarialne, administracyjne oraz PFRON.
5. **Wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia** – obejmują wynagrodzenia pracowników i rady nadzorczej oraz składki na ubezpieczenia społeczne, składki na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, składki na Fundusz Pracy, odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, koszty dokształcania i szkolenia pracowników, koszty związane z bezpieczeństwem i higieną pracy.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 27

6. **Pozostałe koszty rodzajowe** – obejmują ryczałty za używanie samochodów prywatnych do celów służbowych, ubezpieczenia majątkowe oraz ubezpieczenie OC zarządcy infrastruktury kolejowej, koszty wyjazdów służbowych oraz pozostałe koszty.

7. **Koszty finansowe** – obejmują koszty finansowania dłużnego inwestycji oraz kredytu obrotowego, a także pozostałe koszty finansowe.

ETAP II

Określono współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, dostosowujący liczbę dni (364) w rjp 2016/2017 do liczby dni (365 dni) w 2015 r. wynoszący 0,99726, uwzględniany przy planowaniu kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Następnie przeszacowano tym współczynnikiem koszty działalności operacyjnej Zarządcy.

ETAP III

Następnie koszty działalności operacyjnej Zarządcy przeindeksowano prognozowanymi wskaźnikami inflacji, ustalonymi na podstawie *Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektów ustaw*, sporządzonych przez Ministerstwo Finansów w październiku 2015 r., opublikowanych na stronie Ministerstwa Finansów pod adresem:

http://www.mf.gov.pl/documents/764034/1002167/2015_10_wytyczne_jst.pdf

Prognozowane wskaźniki inflacji przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Rok 2016	Rok 2017
CPI - dynamika średnioroczna	101,7%	101,8%

ETAP IV

Koszty całkowite udostępniania infrastruktury kolejowej w układzie rodzajowym po przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźnikami inflacji na lata 2016-2017, przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Koszty przeszacowane współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej i CPI na lata 2016-2017 (tys. zł)
Amortyzacja - środki własne	██████████
Zużycie materiałów i energii	██████████
Usługi obce	██████████
Podatki i opłaty	██████████
Wynagrodzenia z pochodnymi, w tym:	██████████
- Wynagrodzenia	██████████
- Pochodne od wynagrodzeń i inne świadczenia	██████████
Pozostałe koszty rodzajowe	██████████

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 10 z 27

Koszty finansowe	
RAZEM	

ETAP V

Z kosztów całkowitych udostępniania infrastruktury kolejowej wyłączono (zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL) te koszty, które nie są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do tych kosztów zaliczono m.in. koszty: administracji, ochrony mienia i podróży, finansowe, ubezpieczenia majątkowego i ubezpieczenia OC zarządcy infrastruktury kolejowej, PFRON, amortyzacji (w zakresie niezwiązanym bezpośrednio z wykonywaniem przez przewoźników przewozów pociągami) oraz części kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W związku z tym, iż Zarządca nie dysponuje historią kosztową, na podstawie której możliwe było by dokonanie analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych (jedynie 4 miesiące prowadzonej działalności związanej z udostępnianiem infrastruktury), wartość wskaźnika ($U = 85\%$) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przez przewoźników przewozów pociągami w kosztach całkowitych, ustalono na podstawie informacji dostępnych w decyzji z 24 lipca 2015 r. nr DRRK-WKL.730.5.2015.MS wydanej przez Prezesa UTK, zatwierdzającej stawki jednostkowe spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., która zarówno charakterem prowadzonej działalności, jak i zasięgiem terytorialnym jest najbardziej zbliżona do działalności Zarządcy. Uśredniona wartość wskaźnika U wynosi 85%.

Z zaplanowanych na rjp 2016/2017 kosztów Zarządcy w wysokości [REDACTED] tys. zł (w tym amortyzacja netto), wyodrębniono zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL koszty:

- utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDACTED] tys. zł
- w tym:
 - w zakresie minimalnego dostępu – [REDACTED] tys. zł,
 - w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – [REDACTED] tys. zł,
- prowadzenia ruchu pociągów – [REDACTED] tys. zł,

Należy zaznaczyć, że w sytuacji braku narzędzi pozwalających na określenie rzeczywistego stopnia zużycia infrastruktury kolejowej, Zarządca nie zaliczył amortyzacji do bazy kosztowej służącej do określenia stawki minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Po przemnożeniu kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów wskazanym wyżej współczynnikiem ($U = 85\%$), otrzymano następujące koszty:

- utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDACTED] tys. zł,
- w tym:
 - w zakresie minimalnego dostępu – [REDACTED] tys. zł,
 - w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – [REDACTED] tys. zł,
- prowadzenia ruchu pociągów – [REDACTED] tys. zł.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym,

stanowiącego, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

Jednocześnie należy zauważyć, że Zarządca, w związku z rozpoczęciem udostępniania infrastruktury kolejowej we wrześniu 2015 r., nie dysponował informacją dotyczącą zużycia tej infrastruktury w wyniku prowadzenia ruchu kolejowego.

Pamiętając o zasadzie lojalności, sformułowanej w art. 4 ust. 3 TFUE, opisanej powyżej w uzasadnieniu, uznaje się, że zastosowane przez Zarządcę zasady ustalania kosztów planowanych do kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej, polegające na szacowaniu tych kosztów, są właściwe.

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

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

Powyżej wskazane zasady, zgodnie z wnioskiem, obowiązują również dla oszacowania kosztów bezpośrednich dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Mając powyższe na uwadze oraz kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia PL, Prezes UTK zweryfikował przedłożone projekty:

- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dostęp i korzystanie z peronów) wraz z kalkulacją ich wysokości.

STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, w oparciu o koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych na podstawie § 7 ust. 8a rozporządzenia PL i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

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

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

Planowana baza kosztów bezpośrednich na rjp 2016/2017 – przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednich, zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w świetle art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Koszty bezpośrednie, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie ich udziału w kosztach związanych z ruchem pociągów, zastosowanego dla wyodrębnionych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów.

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

W opisanej we wniosku bazie kosztowej, przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, udział kosztów bezpośrednich wynosi 85%.

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

Stosując się do przepisów rozporządzenia PL Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednie jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zaplanowane koszty bezpośrednie przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2016/2017 (w tys. zł)	Plan rjp 2016/2017 (w tys. zł)	Udział (%) minimalnego dostępu w kosztach łącznie
	Łącznie	Minimalny dostęp	
Koszty bezpośrednie, w tym	■	■	■
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	■	■	■
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	■	■	■
Amortyzacja	■	■	■

Zarządca, zgodnie z wnioskiem zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów, części kosztów w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak poniżej:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDACTED] tys. zł,
 - zużycie materiałów i energii – [REDACTED] tys. zł,
 - usługi obce – [REDACTED] tys. zł,
 - wynagrodzenia z pochodnymi – [REDACTED] tys. zł;
- Koszty prowadzenia ruchu pociągów – [REDACTED] tys. zł:
 - zużycie materiałów i energii – [REDACTED] tys. zł,
 - usługi obce – [REDACTED] tys. zł,
 - wynagrodzenia z pochodnymi – [REDACTED] tys. zł;

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

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia PL planowana wysokość kosztów, 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 wnioskiem Zarządcy, nie przewiduje on otrzymania wymienionych powyżej środków publicznych na zmniejszenie kosztów infrastruktury kolejowej.

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

Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2016/2017 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem wykonanej pracy eksploatacyjnej w ciągu 4 ostatnich miesięcy 2015 roku, przy uwzględnieniu uwag organizatora przewozów kolejowych w Województwie Pomorskim co do przyjętych mas brutto przedziałów.

Należy zauważyć, że planowanie pracy eksploatacyjnej w ramach rjp 2016/2017 w okresie tożsamym, jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednich – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

Powyższe działania Zarządcy wplatają się ponadto w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 330, z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, zgodnie z którą w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

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

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

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pracę eksploatacyjną na rjp 2016/2017 przy uwzględnieniu uwag

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 27

organizatora przewozów kolejowych w Województwie Pomorskim co do przyjętych mas brutto przedziałów.

Następnie planowana na rjp 2016/2017 praca eksploatacyjna została przypisana dla poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów.

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

Masa brutto pociągu (T)	Praca eksploatacyjna Plan rjp 2016/2017 (pockm)
$M \leq 500$	

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

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił, na podstawie art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL, stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. Zarządca określił w ramach rjp 2016/2017 jeden przedział masy brutto pociągu – dla pociągów o masie nie większej niż 500 T.

Wymienione przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych 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.

3.1.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Z treści wniosku wynika, że Zarządca zarządza dwiema liniami kolejowymi, normalnotorowymi, niezelektryfikowanymi, z których jedna linia nr 248 jest linią dwutorową oraz druga linia nr 253 jest linią jednotorową. Zarządca określił dla całej długości zarządzanych linii kolejowych jedną kategorię linii kolejowej przy uwzględnieniu średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe, i średniodobowego natężenia ruchu pociągów, 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych.

3.1.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca w ramach rjp 2016/2017 ustalił jeden przedział masy brutto pociągów z wartością graniczną nie większą niż 500 T.

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

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

1. przypisał planowaną na rjp 2016/2017 pracę eksploatacyjną, wyrażoną w pockm do jednego przedziału całkowitej masy brutto pociągów,
2. ustalił jedną kategorię linii kolejowej oraz natężenie ruchu pociągów,
3. uwzględnił pozycje i kategorie kosztowe,
4. ustalił do wszystkich grup kosztowych udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem kolejowym.

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

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

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, w ramach rjp 2016/2017 przyjął składnik związany z rodzajem wykonywania przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości 1,91 zł/pockm. W myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia PL, 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. 2 rozporządzenia PL, innego niż 0 zł/pockm dla przewozów innych niż określone w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, pod warunkiem, że na podstawie badania rynku 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 uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

Wartości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, odpowiadające okresom prowadzenia działalności, polegającej na udostępnianiu infrastruktury i prowadzeniu ruchu pociągów, przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa brutto pociągu (T)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2014/2015 (zł/pockm)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2015/2016 (zł/pockm)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2016/2017 (zł/pockm)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 1,91 zł/pockm rjp 2016/2017 (zł/pockm)
$M \leq 500$	12,07	9,68	7,77	9,68

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 16 z 27

W związku z tym, że wartości stawek jednostkowych na rjp 2016/2017 nie wzrosły w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone na rjp 2015/2016 i 2014/2015, z mocy § 7 ust. 15 rozporządzenia PL Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia PL, uznającą za przeprowadzone badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

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

Wartości części stawki, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL, zgodnie z wnioskiem, ustalono tak, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, wynosi 0 zł/pockm. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki wymienionej w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL.

Na podstawie zaplanowanej pracy eksploatacyjnej przypisanej do ustalonego przedziału masy brutto pociągów wyznaczono współczynnik β – koszt jednego bruttonokilometra, wynoszący [] zł. Stawki jednostkowe wyznaczono przy wykorzystaniu wyżej opisanego współczynnika β , ilości pockm i masy granicznej przedziału masy brutto pociągów, tak, by planowane przychody z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe kosztom bezpośrednim świadczenia tej usługi w ramach rjp 2016/2017.

Zarządca przedstawił w tablicy jedną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla jednej kategorii linii kolejowej i dla jednego przedziału masy brutto pociągu nie większej niż 500 T, w związku z czym nie zachodzi potrzeba dowodu dla spełnienia przepisu § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia PL stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia PL, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

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

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, w wysokości

- 0 zł/pockm, w odniesieniu do przewozów wskazanych w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL, dla których Zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, oraz do przewozów, których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązku narzuconego § 7 ust. 10 rozporządzenia PL.
- 1,91 zł/pockm w odniesieniu do przewozów innych niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia PL.

Stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem Zarządcy, została skalkulowana w oparciu o zakładaną na rjp 2016/2017 pracę eksploacyjną w wysokości [REDAKTED] pockm oraz koszt zależny od natężenia ruchu pociągów [REDAKTED] tys. zł przy uwzględnieniu współczynnika β [REDAKTED] zł.

Określone w powyższy sposób stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa brutto pociągu (T)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm rjp 2016/2017 (zł/pockm)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 1,91 zł/pockm rjp 2016/2017 (zł/pockm)
$M \leq 500$	7,77	9,68

Po dokonaniu analizy wniosku Zarządcy uznaje się, że przedłożona do zatwierdzenia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 wraz z jej kalkulacją – została skalkulowana prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa. Ponadto stawka jednostkowa opłaty podstawowej (ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm) za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 w porównaniu ze stawką jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uległa zmniejszeniu o 19,7% (z 9,68 zł na 7,77 zł). Natomiast stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017, z uwzględnieniem nowej wartości (1,91 zł/pockm) składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w porównaniu ze stawką jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 nie uległa zmianie.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2016/2017 jako zgodną z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu przepisów UE.

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

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym – dostęp i korzystanie z peronów.

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

Ustalając wysokość opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca, zgodnie z wnioskiem uwzględnił koszty operacyjne generowane przez 8 przystanków pasażerskich zlokalizowanych wzdłuż dwóch udostępnianych linii kolejowych. Koszty te zaplanowano w wysokości [REDAKTED] tys. zł.

Zarządca poinformował we wniosku, że przy ustalaniu kosztów wykorzystał Informację Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r., dotyczącą kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w szczególności opłat za dostęp i korzystanie z urządzeń związanych z obsługą pociągów. Kierując się powyższym Zarządca, zgodnie z wnioskiem, określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegający na dostępie i korzystaniu z peronów przy wykorzystaniu:

- kosztów bezpośrednich w kwocie █████ tys. zł, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącym, 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. Koszty bezpośrednie, zgodnie z wnioskiem, składające się z kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, stanowiące 85% kosztów związanych z ruchem pociągów, zostały wyznaczone analogicznie, jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak opisano powyżej w uzasadnieniu niniejszej decyzji. Ze względu na rozpoczęcie udostępniania infrastruktury kolejowej we wrześniu 2015 r. Zarządca nie posiada informacji historycznych, stąd nie znajduje tu zastosowania obowiązek określony w § 7 ust. 18 rozporządzenia PL traktujący, 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;
- innych kosztów dodatkowych w kwocie █████ tys. zł, tj. kosztów utrzymania w części, która nie wynika bezpośrednio z wykonywania przez Zarządcę przewozów pociągami. Przyjęcie tych kosztów uzasadnia przesłanka art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiąca, że opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinna być kalkulowana, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać uwzględnione również inne dodatkowe koszty), jak również zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, której rezultaty powinny być wdrażane do sposobu kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przy uwzględnieniu kosztów świadczenia usługi;
- rozsądnego zysku w wysokości 10%, o którym mowa w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2016/2017 (w tys. zł) łącznie	Plan rjp 2016/2017 (w tys. zł) dostęp do urządzeń	Udział (%) dostępu do urządzeń w kosztach łącznie
Koszty bezpośrednie, w tym	█████	█████	█████
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	█████	█████	█████
Koszty prowadzenia ruchu pociągów	█████	█	█
Amortyzacja	█	█	█

Zarządca, zgodnie z wnioskiem zakwalifikował do wymienionych powyżej kosztów części kosztów, w jakich stanowią one rezultat wykonywania przewozów pociągami, w kwocie [REDACTED] tys. zł, jak poniżej:

- Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – [REDACTED] tys. zł:
- zużycie materiałów i energii – [REDACTED] tys. zł,
- usługi obce – [REDACTED] tys. zł,
- wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia – [REDACTED] tys. zł;
- amortyzacja – [REDACTED] tys. zł;

Ponadto, do kosztów świadczenia usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zakwalifikował inne dodatkowe koszty, w kwocie [REDACTED] tys. zł, jak poniżej:

- zużycie materiałów i energii – [REDACTED] tys. zł,
- usługi obce – [REDACTED] tys. zł,
- wynagrodzenia z pochodnymi i inne świadczenia – [REDACTED] tys. zł,
- amortyzacja – [REDACTED] tys. zł.

Oszacowanie przez Zarządcę kosztów związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjętych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w oparciu o wymienione przepisy prawa krajowego i prawa UE, uwzględnionego w Informacji Urzędu Transportu Kolejowego z 3 sierpnia 2015 r., pozwalające na przyjęcie do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów składających się z kosztów bezpośrednich oraz innych kosztów dodatkowych, wypełnia zasady określania tych kosztów na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2016/2017 – jako zgodną z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym przy uwzględnieniu przepisów UE.

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

Z uwagi na brak normy prawnej regulującej przyjmowanie ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zaplanował w ramach rjp 2016/2017 ilość usługi dostępu i korzystania z peronów na poziomie [REDACTED] zrealizowanych zatrzymań pociągów w okresie od 1 września do 31 grudnia 2015 r.

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

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

Opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach osobowych, wymienionych powyżej, zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych nr 248 oraz 253 wyznaczona została jako suma ilorazu planowanych kosztów i planowanej sumarycznej ilości zatrzymań pociągów przy krawędzi peronów i rozsądnego zysku, jak poniżej.

$$O_J = (K_P + A_{\$W}) / L_Z + \text{rozsądny zysk } 10\%$$

gdzie:

O_J – opłata jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów

K_P – koszty dotyczące przystanków bez amortyzacji

$A_{\$W}$ – amortyzacja, dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego

L_Z – planowana liczba zatrzymań pociągów

Przy przyjęciu zaplanowanych wielkości otrzymujemy:

$$O_J = (\text{■} \text{ tys. zł} + \text{■} \text{ tys. zł} + \text{■} \text{ tys. zł}) / \text{■} \text{ zatrzymań} + \text{■} = 5,82 \text{ zł/zatrzymanie.}$$

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

Stawka jednostkowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polegający na dostępie i korzystaniu z peronów przy przystankach w ramach rjp 2016/2017, przedstawiona została w poniższej tabeli.

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa rjp 2016/2017 (zł)	Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów (tys. zł)	Liczba zatrzymań (szt.)
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach pasażerskich	Zatrzymanie	5,82	■	■

Określenie przez Zarządcę stawki jednostkowej opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie kosztów związanych z tym dostępem oraz zaplanowanej ilości zatrzymań jest zgodne z wymienionymi przepisami prawa krajowego i prawa UE, i obliuguje Prezesa UTK do zatwierdzenia proponowanej stawki. Ponadto stawka jednostkowa opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2016/2017 w porównaniu ze stawką jednostkową opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016 uległa zmniejszeniu o 6,58% (z 6,23 zł na 5,82 zł).

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. 23 rozporządzenia PL, zostały przedłożone do zatwierdzenia zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 23 rozporządzenia PL stanowiących, 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 określenie przedłożonych przez Zarządcę we wniosku stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, nie stoją w kolizji z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej oraz jeden przedział masy brutto pociągów, w związku z tym stawka jednostkowa, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, przedstawiona została, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z masą brutto pociągu i kategorią linii kolejowej.

Powyższe potwierdza spełnienie § 7 ust. 2 rozporządzenia PL stanowiącego, że stawkę jednostkową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Jednocześnie, Zarządca wskazał we wniosku, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL, ustalił na poziomie 1,91 zł/pockm. W związku z przyjęciem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 1,91 zł/pockm oraz w związku z tym, iż w wyniku jego wprowadzenia stawki jednostkowe nie wzrosły w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone na rjp 2015/2016, w świetle § 7 ust. 15 pkt 2) uznaje się za przeprowadzone badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia PL.

Z uwagi na fakt, że na całej długości zarządzanych linii kolejowych nr 248 i 253 Zarządca ustalił jedną kategorię linii kolejowej oraz jeden przedział masy brutto pociągów o masie nie większej niż 500 T, nie zachodzi potrzeba spełniania przez Zarządcę obowiązku, określonego § 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, zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił stawkę jednostkową przy ustalonej jednej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągów – pociągu pasażerskiego. Wymienione przepisy art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia PL zobowiązują bowiem zarządcę do określenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej

dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązków określonych przywołanymi przepisami.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów, a także 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 PL, jako że zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL, przyjmuje się część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, do których zalicza się w szczególności część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Natomiast zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia PL do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednie udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem amortyzacji w części niewynikającej z zużycia infrastruktury w rezultacie wykonywania przewozów pociągami oraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami, jak również kosztów związanych z ochroną mienia i podróźnych, zarządu i administracji, ubezpieczenia majątkowego i ubezpieczenia OC zarządcy infrastruktury kolejowej.

W konsekwencji powyższego oraz mając na uwadze, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 1,91 zł/pockm stwierdza się, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 5 rozporządzenia PL stanowiącą, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia PL oraz składników zależnych od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, w tym rodzaju wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia PL wynosi 0 zł/pockm.

Jednocześnie pamiętając, że udostępnienie infrastruktury kolejowej przez Zarządcę rozpoczęło się we wrześniu 2015 r., należy przychylić się do koncepcji Zarządcy, opisanej we wniosku, ustalania kosztów w oparciu o koszty poniesione w ciągu 4 ostatnich miesięcy 2015 r. Do takiego sposobu określania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej uprawnia przesłanka § 7 ust. 8a rozporządzenia PL, która stanowi, że jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL w ostatnim zakończonym

roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia PL ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

Przesłanka z § 7 ust. 8a rozporządzenia PL wplata się w intencję art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE, zgodnie z którą wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub w przypadku, gdy takie wartości nie są dostępne albo jeśli bieżące wartości są niższe – na wartościach bieżących.

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, uwzględniająca zapotrzebowanie Organizatora transportu publicznego w ramach świadczenia usługi publicznej przewozu osób dla okresu tożsamego jak koszty, tj. w ramach rjp 2016/2017, podobnie nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wplata się realizację celu publicznego oraz w spełnienie przesłanki art. 6 i 7 uor, przyjmowania przychodów i kosztów w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych, zgodnie z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

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

Do kalkulacji tych stawek w ramach rjp 2016/2017 Zarządca przyjął koszty obejmujące koszty bezpośrednie (utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej) oraz inne dodatkowe koszty związane ze świadczeniem tej usługi, powiększone o rozsądny zysk 10%.

Powyższe stanowi potwierdzenie wypełnienia przez Zarządcę obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również wplata się w treść przesłanki określonej w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE, której rezultaty powinny być wdrażane, do sposobu kalkulacji stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej i zgodnie z którą opłata za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinna być kalkulowana z uwzględnieniem kosztów jej świadczenia, powiększonej o rozsądny zysk.

Ze względu na nieuregulowanie prawem sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaplanował wielkość usługi dostępu i korzystania z peronów na podstawie ilości zrealizowanych zatrzymań pociągów w okresie od 1 września do 31 grudnia 2015 r.

Uznaje się, że przyjęta metoda określenia ilości usługi dostępu i korzystania z peronów nie jest wadliwa dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.


Weryfikacja, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją jej wysokości na rjp 2016/2017 potwierdziła zgodność określenia tej stawki z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym przy uwzględnieniu przepisów UE.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa w ramach polityki ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych, uwzględniających przepisy krajowe, jak i przepisy UE, dla zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, jak również przewidywalności opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądane. 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, art. 34 ustawy o transporcie kolejowym oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.


IGNACY GÓRA
p.o. PREZES URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Załączniki:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci „Pomorskiej Kolei Metropolitalnej” S.A. na rozkład jazdy pociągów 2016/2017
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „Pomorskiej Kolei Metropolitalnej” S.A. na rozkład jazdy pociągów 2016/2017

Załącznik nr 1 do Decyzji Prezesa UTK
nr DRRK-WKL.730.3.2016.PM

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
„POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ” S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Kategoria linii kolejowej	Całkowita masa brutto pociągu (T)	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 1,91 zł/pocmk (zł/pocmk)
1	$M \leq 500$	9,68

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
„POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ” S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2016/2017**

Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
Dostęp i korzystanie z peronów przy przystankach pasażerskich	Zatrzymanie	5,82

