

Warszawa, 8 listopada 2013 r.



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**  
*Krzysztof Dyl*

DRRK-WKL-9110-11/2013

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

**Podmioty na prawach strony:**

**Izba Gospodarcza Transportu  
Lądowego**

Al. Jerozolimskie 125/127  
02-017 Warszawa

**Stowarzyszenie Ekspertów  
i Menedżerów Transportu  
Szynowego**

ul. Trębacka 4  
00-074 Warszawa

**Związek Niezależnych  
Przewoźników Kolejowych**

ul. Lwowska 6/2  
00-658 Warszawa

## **DECYZJA**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa” oraz art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i ust. 8, ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej „rozporządzeniem”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014,

## ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, przedłożone do zatwierdzenia przy piśmie z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwane dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą”, na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2013/2014, wyszczególnione w Załączniku do niniejszej decyzji, który stanowi integralną część decyzji.

## UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek PKP PLK z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13;
2. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu z dnia 30 maja 2013 r. sygn. C-512/10 o stwierdzenie uchybień zobowiązaniom państwa członkowskiego ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, zwany dalej „wyrokiem TS”;
3. Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 16 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-07/2013;
4. Wniosek Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, zwanego dalej „Stowarzyszeniem”, z dnia 19 września 2013 r. L.dz. 101/2013 o dopuszczenie na prawach strony do toczącego się postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r.;
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 20 września 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (01-MŚ);
6. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 26 września 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (02-MŚ) dopuszczające Stowarzyszenie do postępowania administracyjnego wszczętego na podstawie wniosku PKP PLK w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. – jako podmiot na prawach strony;
7. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 26 września 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (03-MŚ) ograniczające Stowarzyszeniu prawo wglądu do materiału dowodowego, przedłożonego przez PKP PLK przy piśmie z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa;
8. Pismo Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 27 września 2013 r. Nr DIG-II.8062.18.2013;
9. Pismo „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z dnia 30 września 2013 r. Nr PBU7-6360-171/13;

10. Pismo Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z dnia 2 października 2013 r. Nr DP-070-2/13-840;
11. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (04-MŚ);
12. Wniosek Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, zwanej dalej „IGTL”, z dnia 9 października 2013 r. Nr IGTL/9/1-84/2013 o dopuszczenie organizacji społecznej do toczącego się postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. na prawach strony;
13. Pismo PKP PLK z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13, w którym załączniki Nr 1 i 2 są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa;
14. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(05-MŚ) dopuszczające IGTL do postępowania administracyjnego wszczętego na podstawie wniosku PKP PLK w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. – jako podmiot na prawach strony;
15. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(06-MŚ) ograniczające IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego, przedłożonego przez PKP PLK przy piśmie z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa;
16. Pismo Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (07-MŚ) – odpowiedź na pismo Zarządu Województwa Opolskiego;
17. Pismo Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (08-MŚ) – odpowiedź na pismo „Przewozów regionalnych” sp. z o.o.;
18. Pismo przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z dnia 3 października 2013 r. Nr MKP-636-220-2013-1;
19. Pismo przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A. z dnia 3 października 2013 r. Nr CHPUz-073-7/2013;
20. Pismo Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (09-MŚ) – odpowiedź na pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o.;
21. Pismo Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (10-MŚ) – odpowiedź na pismo PKP CARGO S.A.;
22. Pismo Prezesa UTK z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (11-MŚ);
23. Notatka UTK z dnia 16 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (12-MŚ);
24. Decyzja Prezesa UTK z dnia 4 listopada 2011 r. Nr TRM/9111/2/11;
25. Decyzja Prezesa UTK z dnia 7 lutego 2012 r. Nr DRRK-911/18/11;
26. Wykaz linii Id-12 (D-29) PKP PLK;
27. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014, zwany dalej „Regulaminem”, PKP PLK;
28. Artykuł prof. H. Bałucha pt. „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych”;

29. Notatka z piątego spotkania Zespołu ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej z dnia 27 października 2011 r. (wydruk ze strony internetowej UTK);
30. Pismo Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, zwanego dalej „ZNPK”, z dnia 15 października 2013 r. Nr ZNPK 2/10/2013;
31. Pismo IGTL z dnia 15 października 2013 r. Nr IGTL/10/1-84/2013;
32. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (13-MŚ) – odpowiedź na pismo Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o.;
33. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (14-MŚ); – odpowiedź na pismo ZNPK;
34. Notatka UTK z dnia 17 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(15-MŚ);
35. Pismo Stowarzyszenia z dnia 18 października 2013 r. L.dz. 113/2013;
36. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (16-MŚ);
37. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (17-MŚ);
38. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-072-07/2013 (01-JG);
39. Pismo Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, zwanego dalej „MTBiGM”, z dnia 23 października 2013 r. Nr TK-1w-500-124.4/13;
40. Pismo Prezesa UTK z dnia 24 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (18-MŚ) – odpowiedź na pismo Stowarzyszenia;
41. Pismo Prezesa UTK z dnia 24 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (19-MŚ) – odpowiedź na pismo IGTL;
42. Pismo Prezesa UTK z dnia 24 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (20-MŚ);
43. Notatka UTK z dnia 25 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(21-MŚ);
44. Notatka UTK z dnia 28 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(22-MŚ);
45. Notatka UTK z dnia 28 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(23-MŚ);
46. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ);
47. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(25-MŚ);
48. Wniosek ZNPK z dnia 29 października 2013 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
49. Pismo z dnia 31 października 2013 r. uzupełniające Wniosek ZNPK z dnia 29 października 2013 r. o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony;
50. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(26-MŚ);
51. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(27-MŚ);
52. Pismo Prezesa UTK z dnia 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013 (28-MŚ);
53. Pismo ZNPK z dnia 4 listopada 2013 r. Nr ZNPK 1/11/2013 wraz z uzupełnieniem;
54. Pismo Prezesa UTK z dnia 4 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(29-MŚ);
55. Wniosek IGTL z dnia 6 listopada 2013 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej wydaniem postanowienia Prezesa UTK z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ);
56. Postanowienie II instancji Prezesa UTK z dnia 7 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(30-MŚ) na wniosek IGTL z dnia 6 listopada 2013 r. o ponowne rozpatrzenie

sprawy zakończonej wydaniem postanowienia Prezesa UTK z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ);

57. Notatka UTK z dnia 7 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(31-MŚ).

Decyzją z dnia 16 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-07/2013 Prezes UTK odmówił Zarządcy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat na rjp 2013/2014 przedłożonych w piśmie z dnia 14 marca 2013 r. Nr IUS3s-3610-12/13. Decyzja odmawiająca zatwierdzenia przedłożonego projektu stawek jednostkowych opłat uzasadniona została niezastosowaniem się Zarządcy do obowiązku nałożonego przepisem § 16 ust. 4 rozporządzenia, skutkującym nieuzasadnionym wzrostem opłat, wynikającym ze wzrostu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przy nieprzedstawieniu planu restrukturyzacji zarządzania infrastrukturą kolejową, który pozwoliłby zatrzymać rosnące koszty związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej, mimo malejącej pracy przewozowej oraz prognozy zmian kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową wraz z uzasadnieniem w okresie kolejnych trzech rozkładów jazdy pociągów, poczynając od rjp 2013/2014 oraz zmianą metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej bez wskazania wpływu tej zmiany na funkcjonowanie rynku kolejowego, m.in. poprzez wprowadzenie całkowicie nowego podejścia do ustalenia liczby przedziałów mas brutto pociągów, nieskorelowanego z zapisami regulaminu, wprowadzenie nowego wzoru alokującego koszty przyjmowane do kalkulacji stawek pomiędzy poszczególne kategorie linii, przyjęcie zmienionych wartości referencyjnych dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii kolejowej.

W dniu 30 maja 2013 r. w Trybunale Sprawiedliwości w Luksemburgu zapadł wyrok ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Pismem z dnia 19 września 2013 r., Nr IUS3s-3610-31/13 PKP PLK przedłożyła do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt nowych stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014, obowiązujący od 15 grudnia 2013 r., informując jednocześnie, że przedkładane do zatwierdzenia stawki uwzględniają wyrok TS oraz Decyzję Prezesa UTK z dnia 16 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-07/2013, odmawiającą zatwierdzenia stawek jednostkowych przedłożonych pismem z dnia 14 marca 2013 r. Nr IUS3s-3610-12/13.

Na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 10 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK zawiadomił PKP PLK pismem z dnia 15 marca 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-07/2013(01-MŚ) o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2013/2014.

W dniu 19 września 2013 r. Stowarzyszenie, w dniu 9 października 2013 r. IGTL oraz w dniu 29 października 2013 r. ZNPK wystąpiły do Prezesa UTK z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek PKP PLK w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury PKP PLK na rjp 2013/2014. Wniosek ZNPK został uzupełniony pod względem formalnym pismem z dnia 31 października 2013 r. Wnioski Stowarzyszenia, IGTL oraz ZNPK zostały uzasadnione ścisłym związkiem celów statutowych organizacji z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PKP PLK

oraz kształtowaniem zasad dobrego obyczaju w obrocie gospodarczym i uczciwej konkurencji. Wśród celów statutowych Wnioskodawców znalazły się m.in. dążenie do równoprawnego traktowania transportu szynowego w stosunku do innych gałęzi transportu, szczególnie w relacji do transportu drogowego w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu, a także podejmowanie działań i inicjatyw dla rozwoju rynków w obszarze transportu szynowego oraz reprezentacji podmiotów prowadzących działalność na rynku transportu kolejowego wobec organów administracji państwowej i samorządowej. Prezes UTK wskazał, że została spełniona przesłanka interesu społecznego, o której mowa w art. 31 § 2 kpa. Interes społeczny związany jest z właściwym określeniem stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej, a ich zatwierdzenie wpływa bezpośrednio na kondycję finansową przewoźników kolejowych oraz ceny oferowanych przez nich usług, a tym samym na konkurencyjność przewozów kolejowych wobec innych rodzajów transportu. W interesie społecznym leży zatem zaangażowanie podmiotów powołanych do ochrony i reprezentacji przedsiębiorstw korzystających z infrastruktury kolejowej, jako mających największą wiedzę i doświadczenie w przedmiotowej dziedzinie.

Po rozpatrzeniu powyższych wniosków Prezes UTK uznał, że wobec spełnienia ustawowych przesłanek z art. 31 § 2 kpa, udział Wnioskodawców w prowadzonym postępowaniu jest zasadny. W związku z powyższym, Prezes UTK wydał postanowienia dopuszczające na prawach strony do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym wszczętym na podstawie wniosku PKP PLK w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w dniu 26 września 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(02-MŚ) dla Stowarzyszenia, w dniu 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(05-MŚ) dla IGTL oraz w dniu 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(26-MŚ) dla ZNPK.

Jednocześnie w ocenie Prezesa UTK, informacje zawarte we wniosku PKP PLK z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 oraz w załącznikach do pisma PKP PLK z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13, będącego uzupełnieniem do wyżej wymienionego wniosku, opatrzone klauzulą: "Tajemnica przedsiębiorstwa" spełniają wszystkie przesłanki niezbędne do uznania ich za istotną tajemnicę przedsiębiorstwa, gdyż:

- są one ściśle związane z prowadzoną przez PKP PLK działalnością gospodarczą i mają dla niej niewątpliwą wartość gospodarczą,
- nie zostały ujawnione do wiadomości publicznej, są nieznane ogółowi oraz nie można dowiedzieć się o nich drogą „zwykłą i dozwoloną” a Zarządca podejmował i podejmuje działania mające na celu zachowanie poufności tych informacji,
- podjęto w stosunku do nich niezbędne działania w celu zachowania ich poufności poprzez stworzenie sytuacji, w której chronione informacje nie mogą dotrzeć do wiadomości osób trzecich w normalnym toku zdarzeń, bez żadnych specjalnych starań z ich strony.

Zasadność stanowiska Prezesa UTK w zakresie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego została potwierdzona postanowieniem Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 3 stycznia 2012 r. sygn. akt XVII Amz 17/11 w sprawie zażalenia „Fundacji Pasażerów Synergia” na postanowienie Prezesa UTK z dnia 30 marca 2011 r. Nr TRM4-9110-05/BG/11 o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego. Mając na względzie objęcie przez Zarządcę części materiału dowodowego klauzulą „Tajemnica przedsiębiorstwa”, Prezes UTK wydał postanowienia ograniczające Wnioskodawcom prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez PKP PLK przy piśmie z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13 oraz w załącznikach do pisma z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13 w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa w dniu 26 września 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(03-MŚ) i w dniu 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(25-MŚ) dla Stowarzyszenia, w dniu

11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(06-MŚ) i w dniu 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ) dla IGTL oraz w dniu 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(27-MŚ) dla ZNPK

Pismem z dnia 27 września 2013 r. Nr DIG-II.8062.18.2013 Zarząd Województwa Opolskiego przedstawił uwagi dotyczące planowanego na rjp 2013/2014 wzrostu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, tj. za:

- dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach (bez opłat za informowanie podróżnych) – planowany wzrost od ok. 50 % do ok. 700 %,
- dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych – planowany wzrost od ok. 8 % do ok. 47 %,
- korzystanie z torów postojowych – postój taboru kolejowego na wszystkich torach zarządcy infrastruktury – szacowany wzrost na poziomie 13,46%.

Zdaniem Zarządu Województwa Opolskiego tak znaczące i niemające podstaw zwiększenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów podniesie koszty realizacji połączeń świadczących usługi publiczne, co w konsekwencji prowadzić będzie do marginalizacji sektora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Kierując się ważnym interesem społecznym, a przede wszystkim zapewnieniem ciągłości obsługi i rozwojem kolejowych przewozów pasażerskich, Zarząd Województwa Opolskiego zwrócił się do Prezesa UTK o niezatwierdzanie nieuzasadnionego zwiększania kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

W dniu 30 września 2013 r. Nr PBU7-6360-171/13 „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. wystosowały pismo wyrażające ocenę skutków finansowych przedstawionego projektu stawek jednostkowych opłat na rjp 2013/2014 dla Przewoźnika. W piśmie przedstawiono porównanie kosztów opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej realizacji rjp 2012/2013 z proponowanym „Cennikiem stawek” obowiązującym od dnia 15 grudnia 2013 r.”. Obliczony w ten sposób koszt opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2013/2014, zdaniem „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o., będzie o 13,56 % niższy w stosunku do obowiązującego Cennika na rjp 2012/2013. Jednocześnie w piśmie zwrócono uwagę na znaczny wzrost kosztów opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów. Z uwagi na to, że proponowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów zawierają usługę wygłaszania komunikatów megafonowych i informacji wizualnej, której koszt dotychczas ponosiły „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na podstawie odrębnych umów z PKP PLK i Telekomunikacją Kolejową sp. z o.o., podwyżka kosztów wyniesie 53,33 %. Według „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o., przedstawiony projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2013/2014 oraz przeprowadzone na podstawie realizacji rjp 2012/2013 analizy dotyczące kosztów opłaty podstawowej za minimalny dostęp infrastruktury kolejowej oraz kosztów opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów wskazują, że rzeczywista obniżka kosztów wyniesie tylko 10,3 %, co jest niezgodne z publicznie podawanymi informacjami, iż realizacja wyroku TS spowoduje obniżkę kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej o 20 %. Zwrócono także uwagę na rażąco wysoki wzrost o 83,38 % stawki jednostkowej opłaty dodatkowej za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. zawnioskowały w piśmie o proporcjonalną obniżkę stawek o ok. 20 % tak, aby skutki tej obniżki były porównywalne dla wszystkich przewoźników pasażerskich i towarowych.

Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., swoim piśmie z dnia 2 października 2013 r. Nr DP-070-2/13-840, zgłosiła informacje o szacowanych dla Przewoźnika skutkach przedstawionego przez PKP PLK projektu cennika na rjp 2013/2014. W ocenie Przewoźnika oszczędności wynikające z obniżenia stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (szacowane

Strona 7 z 46

na niewiele ponad 4 %) będą mniejsze niż wzrost kosztów związanych z postojami na stacjach i przystankach (szacowany przez Przewoźnika na 62 %) i kosztów informowania podróżnych (blisko 330 %). W wyniku szczegółowej analizy Przewoźnik ocenił, że zaproponowane przez PKP PLK zmiany spowodują dla niego wzrost kosztów dostępu do infrastruktury o ok. 8 %.

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. pismem z dnia 3 października 2013 r. Nr MKP-636-220-2013-1 wystosowały uwagi do projektu stawek jednostkowych PKP PLK na rjp 2013/2014. W piśmie swoim Przewoźnik zwraca uwagę na wzrost kosztów na liniach drugorzędnych i znaczenia lokalnego, które nie są uzasadnione ani względami technicznymi ani ekonomicznymi, choćby koniecznością zwiększenia obsady posterunków ruchu, gdyż rozkład jazdy pociągów na tych liniach realizowany jest od wielu lat w niezmienionej formie. Jednocześnie Przewoźnik wskazuje, że utrzymanie takiej polityki kształtowania kosztów dostępu dla linii znaczenia lokalnego doprowadzić może do całkowitego zawieszenia przewozów wykonywanych na niektórych liniach. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. odniosły się także do zaproponowanych przez PKP PLK przedziałów mas brutto pociągów jako istotnego uelastycznienia cennika. W ocenie Przewoźnika, Zarządca pomimo pewnego rodzaju ustępstw w kierunku oczekiwań przewoźników stosuje jednak daleko posunięte zniżki dedykowane wyłącznie spółce PKP Intercity S.A. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. wskazują, że racjonalne wydaje się konstruowanie stawek w taki sposób, aby koszt jednej tony uruchamianego pociągu, był niezależnie od jego masy, zawsze jednakowy. Tylko wówczas zapewnione zostanie zachowanie dużej przejrzystości kształtowania cen przy jednoczesnym, równorzędnym traktowaniu wszystkich przewoźników, zarówno pasażerskich jak i towarowych. W opinii Prezesa UTK, powyższy zarzut nie jest zasadny, jako, że masa pociągu nie jest jedynym elementem wpływającym na zużycie infrastruktury, a tym samym na wysokość stawek. Innym problemem poruszonym w piśmie jest podwyżka stawek za korzystanie z krawędzi peronowych. Zaproponowana zmiana skutkować może podejmowaniem przez przewoźników decyzji o rezygnacji z zatrzymań pociągów na przystankach, na których frekwencja podróżnych jest niewielka, co w efekcie będzie się wiązało z istotnym ograniczeniem dostępności podróżnych do transportu kolejowego. Przewoźnik zaproponował utworzenie 3 kategorii stacji i przystanków oraz utrzymanie stawki na dotychczasowym poziomie, tj. 1,29 zł, do czasu generalnego remontu infrastruktury peronowej. Nie znalazły również aprobaty propozycje Zarządcy dotyczące podwyżki stawek jednostkowych opłat dodatkowych, zwłaszcza dotyczące udostępniania torów postojowych dla pociągów pasażerskich, zapewnienia możliwości zjazdu na tory postojowe i do punktów utrzymania pociągów pasażerskich oraz opracowania rozkładów jazdy pociągów w warunkach szczególnych jak również opracowania rozkładów jazdy pociągu z przesyłką nadzwyczajną. Największe kontrowersje budzi, zdaniem Przewoźnika, zapis dotyczący braku dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, które miało wpływ na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Według Przewoźnika jest to sprzeczne z wyrokiem TS stwierdzającym, że Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom na niej ciążącym nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia dostępu do infrastruktury kolejowej i wielkości opłat za dostęp do niej.

Spółka PKP CARGO S.A. w swoim piśmie z dnia 3 października 2013 r. Nr CHPUz-073-7/2013 zwróciła uwagę na drastyczne zwiększenie poziomu proponowanych stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w stosunku do aktualnie obowiązujących. Przewoźnik zwrócił także uwagę na znacznie mniejszą obniżkę stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla linii, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej niż dla linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej. Jest to szczególnie



widoczne dla niskich mas brutto pociągów, gdzie pracują lokomotywy manewrowe i pociągi do ruchu rozproszonego. W ocenie przewoźnika, oba te elementy są szczególnie niebezpieczne w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego z transportem drogowym.

Pismem z dnia 8 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(04-MŚ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do uzupełnienia wniosku o informacje dotyczące zbilansowania działalności operacyjnej i planu restrukturyzacji PKP PLK. W odpowiedzi, PKP PLK przedłożyła wymagane dokumenty pismem z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13.

Pismami z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(08-MŚ), (08-MŚ), (09-MŚ) i (10-MŚ) Prezes UTK odpowiedział na stanowiska Przewoźników oraz Zarządu Województwa Opolskiego przedłożone w związku z prowadzonym postępowaniem.

Pismem z dnia 11 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(11-MŚ) Prezes UTK poinformował Strony postępowania o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, 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, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty doręczenia niniejszego pisma. Strony postępowania: PKP PLK i Stowarzyszenie, skorzystały z przysługującego im prawa. Sporządzono notatki z przeglądania akt przez Stowarzyszenie z dnia 16 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(12-MŚ) oraz PKP PLK z dnia 17 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(15-MŚ).

ZNPK w piśmie z dnia 15 października 2013 r. Nr ref. ZNPK 2/10/2013 przedstawił swoje stanowisko do projektu cennika na rjp 2013/2014 oraz do toczących się w tej sprawie konsultacji. ZNPK z zadowoleniem odnotowuje istotną obniżkę stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury, przyjęcie marży zysku w wysokości 0 %, zarówno dla indywidualnych jak i rocznych rozkładów jazdy, a także wysoką spójność wewnętrzną projektu cennika. Mając na względzie pilną potrzebę przyjęcia nowego cennika, ZNPK zwrócił się do Prezesa UTK o zatwierdzenie przesłanego przez PKP PLK w dniu 19 września 2013 r. projektu cennika, zwracając jednak uwagę na zbyt małą obniżkę stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury i oczekując w przyszłości dalszego obniżenia ich do poziomu wyrównującego koszty ponoszone przez przewoźników kolejowych i drogowych w przeliczeniu na 1 tonę towaru. Jednocześnie ZNPK zarekomendował podjęcie działań mających na celu dostosowanie prawa, w którym cennik będzie musiał być zatwierdzony na 8 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy w celu ochrony przed paraliżem działań przewoźników w związku z niemożliwością oszacowania swoich kosztów w okresie kontraktacji przewozów na przyszły rok.

W piśmie z dnia 15 października 2013 r. IGTL przedłożył uwagi dotyczące trzech zagadnień:

- znacznego wzrostu stawek jednostkowych za usługi związane z dostępem i korzystaniem ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa oraz stacji rozrządowych;
- uwzględnienia w bazie kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych 40 % kosztów utrzymania przejazdów kolejowych;
- braku dofinansowania kosztów remontu i utrzymania infrastruktury z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

IGTL zakwestionował przedłożony w dniu 19 września 2013 r. projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PKP PLK na rjp 2013/2014 jako niezgodny z wymogami prawa europejskiego, w tym z postanowieniami wyroku z dnia 30 maja 2013 r. zapadłego w sprawie C-512/10. Jednocześnie IGTL zwrócił się o udostępnienie pełnej metodologii kalkulacji kosztów PKP PLK wraz z wysokością poszczególnych pozycji

kosztowych wchodzących w skład bazy kosztowej stanowiącej podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Pismem z dnia 17 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(14-MŚ) Prezes UTK odpowiedział na stanowisko Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych przedłożone w związku z prowadzonym postępowaniem.

W piśmie z dnia 18 października 2013 r. Nr 113/2013 Stowarzyszenie przedstawiło swoją opinię do drugiej wersji cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK na rjp 2013/2014.

W ocenie Stowarzyszenia:

- PKP PLK wykonała ważną i dużą pracę próbując wdrożyć postanowienia wyroku TS z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/2010, w sytuacji braku implementacji postanowień tego wyroku do prawa krajowego;
- przedłożona propozycja cennika na rjp 2013/2014 nie może być uznana za pełne wykonanie wyroku C-512/2010;
- pełnego zanegowania wymagają ogromne podwyżki opłat dodatkowych, gdyż uderzają one w najbardziej perspektywiczne segmenty rynku kolejowego, jak np.: przewozy intermodalne, przewozy ładunków rozproszonych czy niektóre segmenty rynku przewozów pasażerskich.

Stowarzyszenie zwróciło się jednocześnie do Prezesa UTK o podjęcie działań dla udostępnienia przez PKP PLK wszystkich danych kosztowych, niezbędnych do wyliczeń i analiz stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W dniu 21 października 2013 r. Prezes UTK poinformował Strony postępowania pismem Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(16-MŚ) o dołączonych do akt dokumentach sprawy oraz pismem Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(17-MŚ) o terminie załatwienia sprawy.

W dniu 21 października 2013 r. pismem Nr DRRK-WKL-072-07/2013(01-JG) Prezes UTK wystąpił do MTBiGM o przedstawienie jednoznacznego stanowiska w zakresie środków publicznych przeznaczonych na obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Pismem z dnia 23 października 2013 r. Nr TK-1w-500-124.4/13 MTBiGM potwierdziło wcześniejsze stanowisko, że w planach na 2014 r. nie jest przewidywane skierowanie do PKP PLK żadnych środków na obniżenie stawek dostępu do infrastruktury poprzez pomniejszenie bazy kosztowej branej pod uwagę przy ustalaniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Pismami z dnia 24 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(18-MŚ), (19-MŚ) Prezes UTK odpowiedział na stanowiska Stowarzyszenia i IGTL, przedłożone w związku z prowadzonym postępowaniem.

W dniu 24 października 2013 r. pismem Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(20-MŚ) Prezes UTK poinformował Strony postępowania o przysługującym im prawie na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, 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 i dokonały wglądu do akt postępowania – z uwzględnieniem zasady zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa. Strony postępowania: PKP PLK, Stowarzyszenie i IGTL skorzystały z przysługującego im prawa. Sporządzono notatki z przeglądania akt przez Stowarzyszenie: z dnia 25 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(21-MŚ) oraz PKP PLK i IGTL z dnia 28 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(22-MŚ), (23-MŚ).

W dniu 29 października 2013 r. Prezes UTK wydał postanowienia ograniczające Stowarzyszeniu i IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego

przez PKP PLK przy piśmie z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13 w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa – dla IGTL Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ) oraz dla Stowarzyszenia Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(25-MŚ).

Pismem z dnia 31 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(28-MŚ) Prezes UTK poinformował ZNPK o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, 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, w nieprzekraczalnym terminie do dnia 5 listopada 2013 r. ZNPK, w piśmie z dnia 4 listopada 2013 r. Nr ZNPK 1/11/2013, złożył oświadczenie, że nie będzie korzystać z możliwości przeglądania akt postępowania w wyznaczonym terminie.

W swoim stanowisku przedłożonym przy piśmie z dnia 4 listopada 2013 r. Nr ZNPK 1/11/2013 ZNPK podkreślił istotną obniżkę stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także wysoką spójność wewnętrzną projektu cennika. W ocenie ZNPK, pobieranie marży zysku przez Zarządcę infrastruktury jest prawnie nieuzasadnione. Zaniepokojenie ZNPK budzi fakt ustalenia marży zysku na rjp 2013/2014 na poziomie 0 %, z jednoczesnym wyraźnym zaznaczeniem, że w przyszłych rozkładach jazdy marża może być przywrócona. Zdaniem ZNPK marża powinna być ostatecznie zniesiona. ZNPK rekomenduje także zdjęcie klauzuli „Tajemnicy przedsiębiorstwa” motywując potrzebą oceny prawidłowości alokacji kosztów na poszczególne linie kolejowe. ZNPK rekomenduje również podjęcie działań mających na celu dostosowanie prawa, w którym cennik będzie musiał być zatwierdzony na 8 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, gdyż jego późniejsze zatwierdzenie grozi paraliżem działań przewoźników, którzy nie znają swoich kosztów w okresie kontraktacji przewozów na następny rok.

Pismem z dnia 4 listopada 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(29-MŚ) Prezes UTK poinformował Strony o przysługującym prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, 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, w nieprzekraczalnym terminie do dnia 7 listopada 2013 r.

PKP PLK pismem z dnia 6 listopada 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-3/13 poinformowała iż nie będzie składać ostatecznego oświadczenia i zajmować stanowiska w sprawie.

IGTL skorzystał z przysługującego mu prawa i w dniu 7 listopada 2013 r. pełnomocnik IGTL dokonał wglądu w akta, z czego sporządzono notatkę Nr DRRK-WKL-9110-11/2011(31-MŚ).

Stowarzyszenie nie skorzystało z przysługującego mu prawa i nie dokonało wglądu w akta sprawy.

W dniu 6 listopada 2013 r. IGTL złożył do Prezesa UTK wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozstrzygniętej postanowieniem Prezesa UTK z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ), w przedmiocie ograniczenia IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez PKP PLK przy piśmie z dnia 10 października 2013 r. Nr IUS3s-3610-31-1/13, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego na wniosek PKP PLK z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13, w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.

Po rozpatrzeniu wniosku IGTL z dnia 6 listopada 2013 r., w wyniku ponownej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego i analizy zastosowanych w sprawie przepisów prawa oraz zarzutów zawartych we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK uznał, że w postępowaniu wywołanym powyższym wnioskiem należało orzec w sposób tożsamy jak w I instancji. Dlatego też, na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 kpa, Prezes UTK

Strona 11 z 46

utrzymał w całości w mocy zaskarżone postanowienie z dnia 29 października 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-11/2013(24-MŚ).

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

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 kpa, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Na podstawie art. 31 § 2 kpa organ administracji publicznej, uznając żądanie organizacji społecznej za uzasadnione, postanawia o wszczęciu postępowania z urzędu lub o dopuszczeniu organizacji do udziału w postępowaniu. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa 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. Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. W ramach opłaty podstawowej – w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym – pobiera odrębnie opłatę za minimalny dostęp (pkt 1) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2).

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ww. ustawy o transporcie kolejowym w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym. W niniejszym postępowaniu, Prezes UTK uwzględnił wyrok TS, w orzeczeniu którego wskazano:

„Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.”

W przedmiocie zarzutu dotyczącego środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej stwierdzono, że z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14 WE wynika, że zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęcaniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat do niej.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 WE opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest

bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie Trybunału Sprawiedliwości, dyrektywa 2001/14 nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

W opinii Trybunału Sprawiedliwości zawartej w wyroku stwierdzono, że koszty bezpośrednie, obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia, związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Podobnie amortyzacja, określona w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. c wyżej wymienionego rozporządzenia, liczona zgodnie z zasadami rachunkowości nie może być uznana w całości, ale tylko w części, w jakiej jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia, Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że nie mają one żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. W pkt. 85 uzasadnienia wyroku TS stwierdzono, że przepisy rozporządzenia prowadzą do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W związku z powyższym, w opinii Prezesa UTK, przy uwzględnieniu wyroku TS:

1. do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zarządca może przyjmować te koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
2. koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacja, o których mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c rozporządzenia – mogą być uznane za koszty jedynie w części, w której są one bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami. Wynika to z faktu, że koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu.
3. do kalkulacji stawek jednostkowych opłat zarządca nie włącza kosztów pośrednich oraz kosztów finansowych, jako niemających bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami;
4. zarządca może podwyższać opłaty, poprzez m.in. zastosowanie marży zysku, przy zachowaniu poniższych warunków:
  - planowane podwyższenie opłat musi być poprzedzone analizą rynku z uwzględnieniem jego segmentów w celu określenia wytrzymałości tego rynku na planowane podwyżki opłat,
  - poziom opłat nie może wykluczać użytkowania infrastruktury kolejowej przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać,
  - dokonywanie podwyżek opłat następuje z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

Powyższe spełnia przesłanki art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa. Przepis ten stanowi bowiem, że w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury, możliwe jest dokonywanie podwyżek – za którą należy uznać m.in. marżę zysku – na podstawie efektywnych, niedyskryminujących i przejrzystych zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności, jeżeli rynek może to wytrzymać. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe. Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

5. zarządca, przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa, staranności w utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie zarządzanej infrastruktury, powinien dążyć do zmniejszania kosztów zapewniania tej infrastruktury i wysokości opłat do niej.

Kierując się wyżej wymienionymi przesłankami, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez PKP PLK projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 wraz z dołączonym do niego wykazem zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz zasadami zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki, odpowiadającymi wskaźnikom wzrostu kosztów i przyznawania ulg w opłacie oraz wykazem stacji i przystanków z przyporządkowaniem stawek. We wniosku Zarządca oświadczył, że mając na względzie orzeczenie wyroku TS, przedkładane stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej określił na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia z uwzględnieniem wyroku TS. W związku z powyższym przyjął następujące założenia:

- kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej uwzględnia jedynie te koszty, które mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- koszty bezpośrednio ponoszone obejmują koszty utrzymania i napraw, prowadzenia ruchu kolejowego oraz amortyzacji tylko w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- z bazy kosztowej zostały wyłączone koszty pośrednie oraz koszty finansowe, jako niemające bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami.

Ze względu na niemożliwość wyodrębnienia z kosztów funkcjonowania Straży Ochrony Kolei, o których mowa w orzeczeniu TS, kosztów mających bezpośredni związek ze świadczeniem usługi przewozu pociągami, zostały one w całości wyłączone z bazy kosztowej.

PKP PLK planując koszty na 2014 r. uwzględniła efekty inicjatyw restrukturyzacyjnych pomniejszając wielkość planowanej bazy kosztów wyznaczonej na podstawie wykonania kosztów o planowane na 2014 r. oszczędności i przedstawiła opis planowanej bazy kosztowej.

W związku z pismem MTBiGM z dnia 23 sierpnia 2013 r. Nr TK-1w-500-124.1/13 oraz z dnia 23 października 2013 r. Nr TK-1w-500-124.4/13, nie przewidziano dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, które wpływałyby na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

. Dofinansowanie

Strona 14 z 46

działalności PKP PLK środkami publicznymi będzie skierowane na pokrycie kosztów Zarządcy niepokrywanych przez przewoźników (będących poza ww. bazą kosztową), co wypełnia postanowienia wyroku TS.

## **I. Charakterystyka infrastruktury kolejowej Zarządcy**

Całkowita długość linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK wynosi 21 622,871 km. PKP PLK zarządza:

- 21 431,079 km linii normalnotorowych (o prześwicie 1435 mm), co stanowi 99,11 % łącznej długości linii będących pod zarządem PKP PLK, w tym:
  - a. 19 043,367 km linii eksploatowanych (88,61 % długości linii normalnotorowych), w tym:
    - 11 814,301 km linii zelektryfikowanych (62,04 % długości eksploatowanych linii normalnotorowych),
    - 7 229,066 km linii niezelektryfikowanych (39,76 % długości eksploatowanych linii normalnotorowych).
  - b. 2 387,712 km linii nieeksploatowanych (11,39 % długości linii normalnotorowych),
- 191,792 km linii szerokotorowych (o prześwicie 1520 mm).

Długość eksploatowanych przez Zarządcę normalnotorowych linii kolejowych wynosi ogółem 19 043,367 km, w tym:

- 8 577,435 km linii dwutorowych (45,04 % długości linii eksploatowanych),
- 10 465,932 km linii jednotorowych (54,96 % długości linii eksploatowanych).

Długość eksploatowanych przez PKP PLK torów na liniach normalnotorowych wynosi ogółem 36 801,012 km, w tym:

- 24 869,030 km torów zelektryfikowanych (67,58 % długości torów eksploatowanych),
- 11 931,982 km torów niezelektryfikowanych (32,42 % długości torów eksploatowanych).

Zarządca eksploatuje normalnotorowe linie kolejowe tylko dla ruchu:

- pasażerskiego – 263,850 km (1,39 % długości eksploatowanych linii),
- towarowego – 1 816,942 km (9,57 % długości eksploatowanych linii),
- mieszanego – 16 903,886 km (89,04 % długości eksploatowanych linii).

## **II. Kategorie linii kolejowych i przedziały całkowitych mas brutto pociągów**

Zarządca zróżnicował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zależnie od kategorii linii kolejowej i całkowitej masy brutto pociągu.

### **1. Kategoryzacja linii kolejowych**

W kalkulacji zachowano zasady dotyczące ustalania kategorii linii kolejowych wynikające z wydanych decyzji Prezesa UTK Nr TRM/9111/2/11 z dnia 4 listopada 2011 r. i Nr DRRK-911/18/11 z dnia 7 lutego 2012 r.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do Instrukcji Id-12(D-29) Wykaz linii. Kategoria linii określona została, zgodnie z § 6 rozporządzenia, na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianego fragmentu linii kolejowej przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu

Sieci) na rjp 2013/2014 i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założonej średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

W celu zwiększenia obiektywizmu kalkulacji i eliminacji założeń opierających się na subiektywnych wartościach, wartości hipotetyczne referencyjnych dopuszczalnych prędkości technicznych dla poszczególnych kategorii linii kolejowych, w kalkulacji stawek na rjp 2013/2014 przedkładanych przy przedmiotowym wniosku PKP PLK zostały zamienione na wartości empiryczne. Zostały one wyznaczone jako średnie dopuszczalne prędkości techniczne ważone długościami odcinków, na których obowiązują.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzany jest warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię, po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2012 r. i odnoszone jest do 1 km toru.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest odrębnie dla pociągów pasażerskich lub towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby („w dół”) z przedziału  $\langle 1,5 \rangle$  średnia ważona z:

- kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich lub towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych – waga 60 %,
- kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40 %.

Przedziały wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów przedstawione są w poniższych tabelach:

#### Pociągi pasażerskie

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich – km/godz.	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

#### Pociągi towarowe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych –	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$



km/godz.					
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

## 2. Przedziały mas brutto pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2013/2014 zostały skalkulowane w oparciu o 37 przedziałów mas brutto pociągów.

Zaproponowany w cenniku wariant struktury mas brutto pociągów, jak również wielkość ostatniego przedziału masy brutto pociągów towarowych  $M \geq 3000$  ton, przyjęto po przeprowadzonych konsultacjach z przewoźnikami kolejowymi na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 13 września 2013 r.

Dla tak zdefiniowanych przedziałów mas brutto pociągów, umożliwiono zgodnie z zasadami postępowania określonymi w Regulaminie przydzielania tras pociągów na rjp 2013/2014:

- zwiększanie planowanej masy brutto pociągów (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 160 ton),
- zmniejszanie planowanej masy brutto pociągów nie więcej niż o 160 ton.

Skutki przyjęcia powyższego wariantu uwzględniają:

- lepsze dopasowanie cennika do potrzeb przewoźników i zbliżenie do liniowej zależności stawki od masy pociągu poprzez zwiększenie liczby przedziałów względem obecnie obowiązującego cennika;
- redukcję zróżnicowania stawek na granicach przedziałów mas brutto między dwoma sąsiednimi przedziałami, również poprzez zwiększenie liczby przedziałów względem obecnie obowiązującego cennika;
- zwiększenie elastyczności planowania względem proponowanego we wniosku z 14 marca 2013 r., poprzez poszerzenie przedziałów mas, umożliwiające przewoźnikom dokładniejsze i obciążone mniejszym ryzykiem błędu planowanie kosztów oraz optymalizację wykorzystania taboru;
- zwiększenie elastyczności planowania poprzez uwzględnienie możliwości zmiany zamawianej masy brutto według zasad zawartych w § 16 ust. 15 Regulaminu w ramach rjp 2013/2014, o którym mowa w art. 32 Regulaminu (obecna tolerancja dla pociągów towarowych wynosi +2% zamówionej masy i nie ma możliwości zmniejszenia zamówionej masy brutto);
- wprowadzenie w Regulaminie w ramach rjp 2013/2014 zasady, że przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według zamówionej trasy pociągu;
- zmniejszenie potencjalnych kosztów przewoźnika związanych z przydzieleniem tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy w wyniku wprowadzenia możliwości zmiany zamawianej masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

## III. Założenia do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej

### 1. Planowana baza kosztów na 2014 r.

PKP PLK podjęła działania optymalizacyjne zmierzające do obniżenia kosztów operacyjnych oraz wzrostu efektywności zatrudnienia. Cele te mają być realizowane m.in. poprzez optymalizację zatrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów po optymalizacji sieci, podstawowe zmiany w strukturze i danych o utrzymaniu infrastruktury, udostępnianie informacji o stanach magazynowych poszczególnych Zakładów i Sekcji oraz wdrożenie

zmienionej organizacji badań techniczno-utrzymaniowych linii i rozjazdów. Zarządca wprowadza zmianę polityki zakupowej i wdrożenie systemu elektronicznych aukcji zakupowych oraz zamierza też urynkować zakup energii elektrycznej.

Planowana baza kosztów na 2014 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych dla rjp 2013/2014 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- a. wykonania kosztów 2012 r.,
- b. korekt kosztowych na wykonaniu kosztów 2012 r.,
- c. wskaźników wzrostu cen materiałów, energii, usług obcych oraz wynagrodzeń,
- d. udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania powyższych założeń.

Odnosząc się do pkt a – nadrzędną zasadą, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy, przy planowaniu bazy kosztów, z uwzględnieniem wyroku TS, było wyznaczenie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.

Z wykonania kosztów w 2012 r. Zarządca wyłączył następujące koszty:

- koszty funkcjonowania Straży Ochrony Kolei ze względu na niemożliwość wyodrębnienia kosztów mających bezpośredni związek ze świadczeniem usługi przewozu pociągami,
- pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- administracyjne,
- nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, amortyzacji od środków trwałych finansowanych z UE, dotacji budżetowej, Funduszu Kolejowego, rezerwy na świadczenia pracownicze,
- wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- sprzedaży innych usług na zewnątrz,
- koszty finansowe związane z obsługą kredytów,
- narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności.

Odnosząc się do pkt b – korekty kosztowe na bazie wykonania kosztów w 2012 r. wpływające na plan kosztów na 2014 r. związane są, zgodnie z orzeczeniem TS w zakresie zachęt, z pomniejszeniem kosztów w wyniku przewidywanych i kwantyfikowanych istotnych zmian w zakresie działalności operacyjnej spółki, np. restrukturyzacja spółki (m.in. centralizacja funkcji zakupów, księgowości i finansów, optymalizacja zatrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów, urynkowanie zakupu energii elektrycznej, outsourcing podstawowych czynności porządkowo – odtwórczych), program dobrowolnych odejść, wyłączenie z eksploatacji wybranych odcinków linii kolejowych itp.

Odnosząc się do pkt c – planowana baza kosztów uwzględnia przewidywane zmiany społeczno – gospodarcze w kraju (wskaźniki mikro i makroekonomiczne) tzn.:

- wskaźniki inflacji wpływające na wzrost cen materiałów, energii, usług obcych i innych,
- wskaźnik wzrostu wynagrodzeń i pochodnych na poziomie wskaźnika inflacji.

Odnosząc się do pkt d – koszty bezpośrednie stanowiące podstawę kalkulacji jednostkowych stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz usług dostępu do urzędzeń związanych z obsługą pociągów zostały obliczone, w myśl postanowień wyroku TS, na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednio wyznaczonych dla wyodrębnionych, jednorodnych kategorii kosztów.

Koszty bezpośrednie obejmują w szczególności:

- koszty utrzymania,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
- koszty amortyzacji,

w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Świadczy to o zachowaniu zasad przejrzystości kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat, zgodnie z wyrokiem TS.

## **2. Praca eksploatacyjna dla minimalnego dostępu oraz planowane ilości usług dla dostępu do urządzeń oraz usług dodatkowych**

Planowana praca eksploatacyjna na 2014 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2013/2014 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – średniej z wykonania pracy eksploatacyjnej 5 ostatnich zakończonych lat (2008 – 2012) odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych, umożliwiającej stabilizację wysokości stawek.  
Przyjęcie planowanej pracy eksploatacyjnej na podstawie średniej z 5 ostatnich zakończonych lat, w przypadku trendu spadkowego wykonanej pracy eksploatacyjnej, może skutkować osiągnięciem przychodów niższych niż planowane. Natomiast w przypadku zmiany trendu wykonania pracy eksploatacyjnej i jej wzrostu, Zarządca infrastruktury będzie w stanie odzyskać stratę z poprzednich okresów. W dłuższej perspektywie ruchu te powinny być stabilne, pozwalające na działalność antycykliczną, stąd istotnym jest zachowanie spójnego podejścia do planowania pracy eksploatacyjnej w dłuższym okresie. Powyższe działania ocenia się pozytywnie i uznaje za krok w dobrym kierunku.
- dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usług dodatkowych - wielkości usług w ostatnim zakończonym roku (tj. w 2012) z uwzględnieniem obserwowanych zmian zamawianych usług.

## **IV. Zasady określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

### **1. Podwyższanie opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

Zarządca oświadczył, że nie przewiduje podwyższania opłaty podstawowej na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a za korzystanie z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych w okresie przepelnienia w przypadku zgłoszenia Prezesowi UTK jako przepelnionych, będzie pobierana, na podstawie art. 34 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, podwyższona opłata podstawowa określona w wyniku aukcji z udziałem zainteresowanych przewoźników kolejowych, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania rjp 2013/2014.

#### **1.1 Współczynniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Współczynniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie zmieniły się w porównaniu do obowiązującego cennika na rjp 2012/2013 i przedstawiają się następująco:

Lp.	Zasady zwiększania stawki jednostkowej opłaty podstawowej	współczynnik zwiększający stawkę jednostkową
1	Przewóz z przekroczoną skrajnią powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze, polegające na wstrzymaniu ruchu lub zmniejszeniu prędkości do 10 km/h.	2,0
2	Przewóz wywołujący zwiększenie nacisków osi i liniowych powyżej	1,2

	dopuszczalnych	
3	Przejazd z prędkością mniejszą niż dopuszczalna prędkość techniczna określona dla danego rodzaju pociągów w wyniku zestawienia pociągu z grup wagonów, pojedynczych wagonów, lokomotyw, maszyn torowych itp. Powodujących ograniczenie prędkości przejazdu	1,2

## 1.2. Marża zysku

Odnosząc się do marży zysku, będącej narzędziem podwyższenia opłat, zauważyć należy, że zgodnie z art. 8 dyrektywy 2001/14 możliwe jest dokonywanie podwyżek opłat, na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantujących optymalną konkurencyjność przewozów kolejowych. Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, która rynek może wytrzymać, do czego wyrok TS zobowiązuje Zarządcę.

Zarządca przy ustalaniu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej uwzględnił marżę zysku w wysokości:

- 0 % - za przejazdy w ramach rocznego rozkładu jazdy,
- 0 % - za przejazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy i katalogu PKP PLK,
- 0 % - za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów,
- 0 % - za usługi dodatkowe.

Jednocześnie Zarządca oświadczył, że bierze pod uwagę możliwość utrzymania tego poziomu marży w kolejnych latach, w zależności od zapewnienia finansowania na działalność operacyjną spółki ze środków publicznych. W przypadku braku zapewnienia finansowania PKP PLK może dokonywać podwyżek opłat w formie marży zysku, jeżeli rynek może je wytrzymać, na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad. W opinii Prezesa UTK, uzależnianie utrzymania „0” poziomu marży zysku od zapewnienia finansowania działalności operacyjnej ze środków publicznych, nie jest zasadne. Zgodnie bowiem z przepisami art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, zarządca infrastruktury może dążyć do pełnego odzysku poniesionych kosztów poprzez dokonywanie podwyżek, w tym stosowanie marży zysku, jedynie przy zachowaniu efektywnych, niedyskryminujących i przejrzystych zasad, gwarantując optymalną konkurencyjność, jeżeli rynek może to wytrzymać, mając na względzie wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe. Zarządca zobowiązany jest do respektowania zasady określania opłat, tak aby poziom tych opłat nie wykluczał użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

## 2. Ulgi i zmniejszenia opłaty podstawowej

Zarządca, na podstawie art. 34 ust. 2 i 2a ustawy o transporcie kolejowym w ramach rjp 2013/2014, z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania, może udzielić ulgi w wysokości 25 % opłaty podstawowej na odrębny wniosek przewoźnika kolejowego, uzasadniony:

- 1) rozwijaniem nowych, dotychczas nieświadczonych usług kolejowych związanych z przeniesieniem przewozów z innych rodzajów transportu na kolej lub w przypadku ujawnienia się nowych potoków ładunków wynikających z obsługi nowopowstałych podmiotów gospodarczych;
- 2) wznowieniem przewozów pasażerskich na eksploatowanych liniach kolejowych, na których w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów nie realizowano przewozów pasażerskich.

Ulga, o której mowa w pkt 2 nie dotyczy linii kolejowych, na których w celu uruchomienia przewozów pasażerskich PKP PLK poniosła dodatkowe nakłady. W okresie od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r. PKP PLK udziela ulgi w wysokości 25 % opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3 Regulaminu, za przejazdy pociągów zestawionych z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego i/lub wagonów próżnych przystosowanych do przewozu jednostek intermodalnych. Ulga nie będzie udzielana przez PKP PLK w przypadku, gdy w składzie pociągu znajduje się co najmniej jeden wagon z ładunkiem niebędącym jednostką intermodalną. Podstawę do udzielenia ulgi stanowi wystąpienie przewoźnika, zawierające dane o zrealizowanych przejazdach spełniających warunki udzielenia ulgi. Zasady składania wystąpień o udzielenie ulgi, w szczególności formę, termin oraz sposób weryfikacji określa się w umowie. Zachowanie ulgi dla transportu intermodalnego obok obniżek stawek jednostkowych opłaty podstawowej powinno stymulować konkurencyjność tego rodzaju transportu kolejowego wobec szkodliwego dla środowiska naturalnego transportu drogowego. Powyższe działania Zarządcy ocenia się bardzo pozytywnie.

### **3. Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym i § 10 rozporządzenia, wynosząca 75 % stawki dla określonej kategorii linii kolejowej i całkowitej masy brutto pociągu będzie stosowana dla pociągów uruchamianych na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług publicznych w przypadku zrealizowania przez wszystkich przewoźników osób pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi pasażerskie, większej niż planowana, będącej podstawą do opracowania cennika. Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naliczana będzie od pierwszego dnia następnego miesiąca, po miesiącu w którym planowana wielkość pracy eksploatacyjnej została zrealizowana. Podstawą do zastosowania minimalnej stawki jednostkowej będzie oświadczenie przewoźnika, w którym wskaże numery pociągów i numery umów o świadczenie usług publicznych.

### **V. System zachęt do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury kolejowej i wielkości opłat za dostęp do tej infrastruktury**

PKP PLK oświadczyła we wniosku, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych wprowadziła system zachęt do optymalizacji kosztów, który odzwierciedla podejmowane od 2011 r. przez Zarządcę inicjatywy restrukturyzacyjne.

PKP PLK przedstawiła Prezesowi UTK zatwierdzony przez Radę Nadzorczą plan restrukturyzacji na lata 2014-2016.

Wobec braku definicji mechanizmu zachęt, o którym mowa w wyroku TS, dla optymalizacji kosztów PKP PLK w każdym kolejnym projekcie przedkładanych Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, do czasu wprowadzenia przez ustawodawcę nowych regulacji prawnych z zakresu określania przez Zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w myśl postanowień wyroku TS, przedstawi:

- 1) zestawienia, w uzgodnionym z UTK formacie, planowanych inicjatyw restrukturyzacyjnych na kolejne 2 lata, uwzględniające:
  - harmonogram kluczowych działań w ramach każdej inicjatywy,
  - mierniki postępu realizacji inicjatyw,
  - wpływ inicjatyw na bazę kosztową oraz wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych;

- 2) sprawozdania, w uzgodnionym z UTK formacie, z realizacji trwających i zakończonych inicjatyw restrukturyzacyjnych, uwzględniające:
- porównanie zakładanych i zrealizowanych oszczędności za ostatni zakończony rok obrotowy wraz z uwzględnieniem odchyłeń od planu i wskazaniem czynników zależnych i niezależnych od Zarządcy,
  - porównanie planowanej i wykonanej bazy kosztowej za ostatni zakończony rok obrotowy wraz z uwzględnieniem odchyłeń od planu i wskazaniem czynników zależnych i niezależnych od Zarządcy,
  - wpływ odchyłeń na planowaną bazę kosztową na kolejne 2 lata i wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

PKP PLK oświadczyła, że jeśli planowane inicjatywy restrukturyzacyjne nie zostaną w pełni zrealizowane zgodnie z zakładanym planem (po uwzględnieniu obiektywnych czynników pozostających poza wpływem Zarządcy) baza kosztowa stanowiąca podstawę kalkulacji stawek na kolejny rok zostanie pomniejszona o uzgodnioną z Prezesem UTK część różnicy pomiędzy efektem zakładanym a zrealizowanym przez PKP PLK. Powyższe wpisuje się w przesłanki art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE stanowiącego o środkach kontrolnych, tak aby zarządca infrastruktury ponosił odpowiedzialność za realizację celu w postaci zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury przed właściwym organem.

Dla stabilizacji rynku kolejowego, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników kolejowych wynikającym z ich potrzeby planowania działalności i komunikowania wykonywanych przez nich usług z zapotrzebowaniem rynku na przewozy kolejowe PKP PLK przedstawiła również szacowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – rjp 2016/2017).

Powyższe zapewnienie Zarządcy należy ocenić jako pozytywne i zgodne z przesłankami TS.

## **VI. Wielkości przyjęte przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych**

### **1. Baza kosztów, stanowiąca podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej**

Zarządca nie przewidział w planowanej bazie kosztowej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2013/2014 środków publicznych przeznaczonych na obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Jednocześnie działalność operacyjna Zarządcy niepokrywana przez przewoźników kolejowych, jest finansowo zapewniona przez środki publiczne w wysokości postulowanej przez Zarządcę. Baza kosztów, stanowiąca podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej obejmuje koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Powyższe działania Zarządcy wypełniają postanowienia wyroku TS. W efekcie nastąpiło znaczne zmniejszenie kosztów bezpośrednio ponoszonych do wysokości [REDAKTOWANO] dla usługi minimalnego dostępu i do [REDAKTOWANO] dla dostępu do urządzeń – w pełnych planowanych kosztach.

PKP PLK, dążąc do rzetelności określenia kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami, wyodrębniła jednorodne pozycje kosztów, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednich.

Wyodrębnione jednorodne pozycje kosztów związanych z usługą podstawową zostały pogrupowane w odpowiednie kategorie. Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych

jako rezultat wykonywania przewozów pociągami waha się w poszczególnych kategoriach od 0 % do 100 %.

Zarządca ustalił 18 kategorii, w których udział kosztów bezpośrednich w planowanych kosztach całkowitych jest jednorodny i wynosi:

- Kategoria 1 – koszty bezpośrednie – [REDACTED]
- Kategoria 2 – infrastruktura drogowa – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka i remonty bieżące – [REDACTED]
- Kategoria 3 – infrastruktura drogowa – remonty główne – [REDACTED]
- Kategoria 4 – urządzenia sterowania ruchem – eksploatacja, konserwacja i diagnostyka – [REDACTED]
- Kategoria 5 – infrastruktura trakcyjna – remonty bieżące – [REDACTED]
- Kategoria 6 – infrastruktura trakcyjna – eksploatacja, konserwacja i diagnostyka – [REDACTED]
- Kategoria 7 – infrastruktura trakcyjna – remonty główne – [REDACTED]
- Kategoria 8 – koszty pośrednie – [REDACTED]
- Kategoria 9 – prowadzenie ruchu pociągów – [REDACTED]
- Kategoria 10 – centrum zarządzania ruchem kolejowym – [REDACTED]
- Kategoria 11 – infrastruktura drogowa – amortyzacja – [REDACTED]
- Kategoria 12 – infrastruktura trakcyjna – amortyzacja – [REDACTED]
- Kategoria 13 – urządzenia sterowania ruchem – amortyzacja – [REDACTED]
- Kategoria 14 i 15 – pośrednie koszty amortyzacji oraz koszty administracyjne – [REDACTED]
- Kategoria 16 – urządzenia srk sterowania rozrządem – amortyzacja – [REDACTED]
- Kategoria 17 – perony – amortyzacja – udział [REDACTED]
- Kategoria 18 – perony – remonty bieżące, eksploatacja, konserwacja i diagnostyka – [REDACTED]

Powyższe działania Zarządcy w połączeniu z otrzymanym dofinansowaniem ze środków publicznych jego działalności operacyjnej przełożyły się na znaczną obniżkę kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w szczególności związanych z minimalnym dostępem. Świadczą też o poczynionych przez Zarządcę staraniach dla zachowania zasady ostrożności i rzetelności – przy braku uregulowań prawnych w zakresie definicji kosztu bezpośrednio ponoszonego – w przyjmowaniu do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej jedynie tej części kosztów bezpośrednich, które są rezultatem wykonywania przewozów pociągami. Biorąc pod uwagę, że żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem i w aktualnym stanie prawa Unii, zgodnie z orzeczeniem wyroku TS, państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym, w ocenie Prezesa UTK, zastosowanie powyższej metodyki określania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej należy uznać za krok w dobrym kierunku i zgodny z przesłankami wyroku TS.

### **1.1. Koszty związane z usługą minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**

Zarządca pogrupował planowane całkowite koszty w łącznej wysokości [REDACTED] związane z usługą podstawową minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w 4 grupy i określił w nich udział kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach świadczenia usług:

1. utrzymania – planowane pełne koszty [REDACTED] (co stanowi [REDACTED] kosztów całkowitych);
2. prowadzenia ruchu kolejowego – planowane pełne koszty [REDACTED] (co stanowi [REDACTED] kosztów całkowitych);
3. amortyzacji – planowane pełne koszty [REDACTED] (co stanowi [REDACTED] kosztów całkowitych);

4. koszty administracyjne – planowane pełne koszty [REDACTED] (co stanowi [REDACTED] kosztów całkowitych).

Do bazy kosztowej stanowiącej podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, jako koszty związane bezpośrednio z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca przyjął kwotę [REDACTED], co stanowi [REDACTED] pełnych planowanych kosztów dla usługi minimalnego dostępu i określił udział tych kosztów w pełnych kosztach dla każdej usługi, w tym dla grupy:

- utrzymania – kwotę 969 310,6 tys. zł, co stanowi [REDACTED] pełnych planowanych kosztów w tej grupie,
- prowadzenia ruchu pociągów – kwotę 923 800,4 tys. zł, co stanowi [REDACTED] pełnych planowanych kosztów w tej grupie,
- amortyzacji – kwotę 70 736,5 tys. zł, co stanowi [REDACTED] pełnych planowanych kosztów w tej grupie,
- kosztów administracyjnych – kwotę 0 zł.

Dofinansowanie działalności operacyjnej Zarządcy, mimo nieprzekazania środków publicznych na pomniejszenie kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych, jak również niewłączenie do kalkulacji kosztów administracyjnych związanych z usługą minimalnego dostępu jak również specyfika usługi, przekładająca się na niski udział planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych, w szczególności amortyzacji (tylko [REDACTED] oraz kosztów utrzymania ([REDACTED] w pełnych planowanych kosztach spowodowały, że udział kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych usługi minimalnego dostępu wynosi tylko [REDACTED] kosztów całkowitych związanych z tą usługą. Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp jedynie części kosztów bezpośrednio związanych z tą usługą, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami wypełnia obowiązek nałożony wyrokiem TS w kwestii prawidłowej alokacji kosztów świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

## 1.2. Koszty związane z usługą dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Do bazy kosztowej stanowiącej podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jako koszty związane bezpośrednio z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca przyjął kwotę 160 004 tys. zł, co stanowi [REDACTED] pełnych planowanych kosztów dla wymienionej wyżej usługi podstawowej. Każdemu rodzajowi usługi podstawowej związanej z dostępem do urządzeń przypisano kategorii jednorodnych kosztów, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednich. Udział kosztów bezpośrednich w pełnych, planowanych kosztach waha się od [REDACTED] i wynosi dla usługi:

- dostępu i korzystania ze stacji rozrządowych – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 27 199 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- dostępu do terminali towarowych – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 4 551 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- dostępu do torów postojowych dla pociągów pasażerskich – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 1 438 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 96 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- dostępu i korzystania z peronów oraz informowania podróżnych – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 49 419 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- dostępu i korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 8 146 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED])



- dostępu i korzystania ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 697 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- informacji dla podróżnych – [REDACTED] (koszt bezpośredni – [REDACTED]);
- korzystania z torów postojowych – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 16 501 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]);
- korzystania z ramp, placów ładunkowych i dróg dojazdowych do nich – [REDACTED] (koszt bezpośredni – 6 819 tys. zł, koszt pełny – [REDACTED]).

Specyfika usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów pociąga za sobą wysoki udział kosztów bezpośrednio ponoszonych. Skierowanie środków publicznych na zbilansowanie działalności operacyjnej Zarządcy nie uchroniło stawek jednostkowych przedmiotowej usługi przed wzrostem w porównaniu do stawek planowanych na obecnie obowiązujący rozkład jazdy pociągów rjp 2012/2013. Przyczyniło się do tego w szczególności nieprzekazanie na rjp 2013/2014 środków publicznych na pomniejszenie kosztów związanych z dostępem do urządzeń, jak również bardzo wysoki udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Pomimo nieuchronnego wzrostu działania Zarządcy w zakresie kwalifikowania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy uznać za zasadne i spełniające przesłanki wyroku TS.

## **2. Koszty związane z usługami dodatkowymi**

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłat dodatkowych Zarządca przyjął:

1. udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:
  - 1.1. opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:
    - bez przekroczenia skrajni – 407,7 tys. zł,
    - z przekroczoną skrajnią niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze – 560,4 tys. zł,
    - z przekroczoną skrajnią powodującą wstrzymania ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/godz. po sąsiednim torze – 131,3 tys. zł,
  - 1.2. czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu – 288,8 tys. zł;
2. dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu – 32,5 tys. zł;
3. przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy – 18 915,1 tys. zł;
4. udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku) – 0,8 tys. zł;
5. udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów – 17,5 tys. zł.

Trzeba podkreślić, że wyrok TS nie odnosi się do sposobu kalkulacji stawek jednostkowych opłat i przyjmowanych kosztów w przypadku opłat za usługi dodatkowe. Obowiązujące przepisy, art. 33 ust. 3 oraz § 12 rozporządzenia w tym zakresie pozostają więc w mocy.

## **3. Praca eksploatacyjna dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i ilość usług związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usług dodatkowych.**

### **3.1. Praca eksploatacyjna dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej**

Zgodnie z przyjętymi przez Zarządcę założeniami do wyznaczenia wielkości pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 8 ust. 1 pkt 4

rozporządzenia, na rjp 2013/2014 wykorzystano „wykonanie” pracy eksploatacyjnej z ostatnich 5 zakończonych lat, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych. Przyjęte wielkości wykonanej w latach 2008 – 2012 pracy eksploatacyjnej, na podstawie których ustalono przewidywany na 2014 r. wolumen pracy eksploatacyjnej przedstawione zostały w poniższej tabeli wraz z informacją dotyczącą dynamiki planowanych zmian:

Lp.	Wyszczególnienie	Pociągi pasażerskie [tys.pockm]	Pociągi towarowe [tys.pockm]	Razem [tys.pockm]
1	Wykonanie 2008 r.	142 268	85 735	228 002
2	Wykonanie 2009 r.	141 872	70 162	212 034
3	Wykonanie 2010 r.	145 195	75 846	221 041
4	Wykonanie 2011 r.	142 610	82 744	225 354
5	Wykonanie 2012 r.	142 343	72 411	214 754
	Planowana praca eksploatacyjna na 2014 r. wyznaczona jako średnia arytmetyczna „wykonania” z ostatnich 5 lat	142 858	77 380	220 237
	Planowana praca eksploatacyjna na 2013 r.	143 000	84 000	227 000
	Zmiana % w stosunku do 2013	-0,1%	-7,9%	-3,0%

### 3.2. Ilość usług związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zaplanował ilości na podstawie wykonania w 2012 r. (ostatnim zakończonym) z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian zamawianych usług, w tym dla usługi:

- dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – 100 000 km (spadek o 5,7 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- dostępu i korzystania ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:
  - za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa – 58 000 wagonów (wzrost o 3,6 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
  - dostępu i korzystania z peronów na stacjach i przystankach osobowych Zarządca przyjął liczbę 24 mln postojów, planowaną na podstawie struktury danych o postojach zamówionych przez przewoźników według rjp 2012/2013 (na rjp 2012/2013 Zarządca zaplanował 24 mln min. postojów).
  - za dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym dla:
    - lokomotyw luzem i szynobusów – 215 000 km (wzrost o 10,3 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
    - pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych – 345 000 km (spadek o 3,6 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- dostępu do terminali towarowych, w tym dla:
  - pojazdów kolejowych luzem – 760 000 km (spadek o 14,6 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
  - pociągów lub składów manewrowych – 520 000 km (spadek o 12,9 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);

- dostępu i korzystania ze stacji rozrządowych – 124 000 pociągów (spadek o 18,7 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- dostępu i korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów – 124 000 pociągów (spadek o 12,4 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- korzystania z torów postojowych – 14 000 tys. godz. (wzrost o 3,7 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- korzystania z torów do czynności ładunkowych – 660 000 godz. (spadek o 22,4 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013).

### **3.3. Ilość usług związanych z usługami dodatkowymi**

Dla usług dodatkowych Zarządca zaplanował na rjp 2013/2014 ilości poszczególnych usług na podstawie wykonania w 2012 r. (ostatnim zakończonym) z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian, w tym dla usługi:

- udzielania pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:
  - opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:
    - bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową – 5 000 opracowań (wzrost o 19,6 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013),
    - z przekrozoną skrajnią ładunkową niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze – 1 050 opracowań (wzrost o 7,1 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013),
    - z przekrozoną skrajnią ładunkową powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/godz. po sąsiednim torze – 105 opracowań (wzrost o 10,5 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
  - czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru – 9 200 godz. (wzrost o 135,9 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- dostarczenia uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową – 700 godz. (spadek o 91,0 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- przygotowania i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy – 58 000 tys. pockm (spadek o 2,5 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- udostępnienia Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych w formie wydruku – 10 egzemplarzy (spadek o 69,7 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013);
- udostępnienia wyciągów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP PLK – 3 500 stron (spadek o 12,5 % w stosunku do planu na rjp 2012/2013).

## **VII. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przepisów kolejowych**

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych Zarządca ustalił przyjmując do kalkulacji koszty utrzymania i napraw, prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zarządca skalkulował stawki jednostkowe:

- opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującej usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ww. ustawy;

- opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmującej usługi określone w części I ust. 2 Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ww. ustawy;
- opłat dodatkowych za usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, wymienione w cz. II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, o których mowa w art. 33 ust. 11 ww. ustawy.

### 1. Stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Odnosząc się do stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił je dla pociągów pasażerskich i towarowych. Zarządca oświadczył, że przy opracowywaniu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do alokacji niektórych kosztów zarządcy infrastruktury, w tym: diagnostyki i utrzymania torów, z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa, na poszczególne kategorie linii kolejowych wykorzystano wzór przedstawiony przez prof. H. Bałucha w artykule „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych”, służący do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych. Wzór ten został zaprezentowany w dniu 27 października 2011 r. podczas piątego spotkania Zespołu ds. stawek powołanego przez Prezesa UTK. Do zaprezentowanego wzoru nie wniesiono uwag:

$$v = 1 + V/965 + V^2/15553$$

gdzie:  $v$  – wartość współczynnika dynamicznego,  $V$  – prędkość.

Wskaźniki wyznaczone na podstawie powyższej zależności charakteryzują się istotnym zróżnicowaniem, co przekłada się na alokację większej części kosztów dla kategorii linii kolejowych o wyższych dopuszczalnych prędkościach technicznych. Powyższa funkcja jest funkcją rosnącą niezależnie od analizowanego przedziału prędkości i jej zastosowanie gwarantuje, iż stawki dostępu będą rosły wraz ze wzrostem parametru dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii.

Czynności podjęte przez Zarządcę w warunkach braku, po ogłoszeniu wyroku TS, bezpośrednich i jednoznacznych przepisów z zakresu określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, polegające na zakwalifikowaniu do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp kosztów bezpośrednio ponoszonych, związanych z tą usługą, przy zbilansowaniu jego działalności operacyjnej ze środków publicznych oraz braku dofinansowania w zakresie kosztów pokrywanych przez przewoźników należy uznać za bardzo pozytywne. Jednocześnie przyjęcie do kalkulacji stawek tylko 48 % kosztów całkowitych związanych z tą usługą jako kosztów bezpośrednio ponoszonych, będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, wypełnia obowiązek nałożony wyrokiem TS w kwestii prawidłowej alokacji kosztów świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. W wyniku przyjętej metodologii kalkulacji stawek oraz przyjętych wielkości przedziałów mas brutto pociągu spadek stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest większy dla ciężkich pociągów towarowych niż dla pociągów pasażerskich.

Powyższe działania przełożyły się na obniżenie średniej stawki sieciowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich pociągów. Stawka ta, według danych przyjętych do kalkulacji kształtuje się na poziomie 8,92 zł/pockm, co oznacza zmniejszenie o 2,29 zł/pockm (- 20,4 %) w stosunku do cennika na rjp 2012/2013. W poniższej tabeli przedstawiono średnie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla cennika na rjp 2012/2013 i według projektu na rjp 2013/2014.

Rodzaje pociągów	Stawki jednostkowe [zł/pockm] wg cennika		Różnica procentowa w stosunku do cennika na rjp 2012/2013
	rjp 2012/2013	rjp 2013/2014	
Pasażerskie	7,28	6,33	-13,0 %
Towarowe	17,90	13,70	-23,5 %
Ogółem	11,21	8,92	-20,4 %

Stawki za przejazd pociągów, o których mowa w § 7 rozporządzenia, dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto, zgodnie z § 8 ust. 3 rozporządzenia, są jednakowe dla przedziału masy brutto mniejszej niż 900 ton. Dla pociągów pasażerskich o masie brutto równej/większej niż 900 ton oraz pociągów towarowych o masie brutto równej/większej niż 3000 ton przyjmuje się jedną stawkę, ustaloną dla danej kategorii linii kolejowej i dostępności urządzeń sieci trakcyjnej. Przyjęcie zmienionej metodologii kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej skutkuje większym spadkiem średniej stawki jednostkowej opłat dla pociągów towarowych niż pasażerskich, co wielokrotnie było postulowane przez przewoźników towarowych.

Aby zapewnić powtarzalność przyszłych kalkulacji stawek spójnych z opracowaną metodologią, przed złożeniem kolejnego projektu stawek jednostkowych opłat, PKP PLK oświadczyła, że przygotowuje instrukcję kalkulacji stawek jednostkowych na kolejne rozkłady jazdy pociągów, która zostanie przedstawiona do akceptacji Prezesa UTK. Instrukcja w szczególności obejmie szczegółowy opis metodologii kalkulacji kosztów, definicje procesu kalkulacji kosztów i opracowania cennika, definicje procedur estymowania szacunków i budowania prognoz danych wejściowych oraz mapowanie kont i innych źródeł danych na kategorie kosztowe rachunku regulacyjnego.

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

### **2.1. Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.**

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2013/2014 Zarządca skalkulował na podstawie bazy kosztowej zawierającej jedynie koszty związane bezpośrednio z wykonywaniem przewozów pociągami oraz zaplanowane ilości usług określone na podstawie wykonania w 2012 r., z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian.

Uwzględnienie w bazie kosztowej jedynie kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami (stanowiących aż [REDAKTOWANE] pełnych planowanych kosztów tej usługi) przy braku dofinansowania kosztów usługi ze środków publicznych oraz niewielkim wzroście planowanego wolumenu usług powoduje wzrost poszczególnych projektowanych stawek jednostkowych, w stosunku do obowiązujących na rjp 2012/2013, dla usług związanych z:

- dostępem do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – wzrost stawki o 14,29 % ( z 0,84 na 0,96 zł/km przejazdu);
- dostępem i korzystaniem ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:
  - za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa – wzrost stawki o 83,38 % (z 6,56 na 12,03 zł/wagon);

- za dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym dla:
  - lokomotyw luzem i szynobusów – wzrost stawki o 8,33 % (z 0,84 na 0,91 zł/godz./tor);
  - pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych – wzrost stawki o 46,96 % (z 2,45 na 3,60 zł/godz./tor);
- dostępem do terminali towarowych, w tym dla:
  - pojazdów kolejowych luzem – wzrost stawki o 20,24 % (z 0,84 na 1,01 zł/km przejazdu);
  - pociągów lub składów manewrowych – wzrost stawki o 30,34 % (z 5,57 na 7,26 zł/km przejazdu);
- dostępem i korzystaniem ze stacji rozrządowych – wzrost stawki o 72,37 % (z 7,89 na 13,60 zł/rozrządzonego wagon);
- dostępem i korzystaniem z torów i urządzeń do formowania składów pociągów – wzrost stawki o 26,91 % (z 51,76 na 65,69 zł/pociąg);
- korzystaniem z torów postojowych – wzrost stawki o 13,46 % (z 1,04 na 1,18 zł/godz./tor);
- korzystaniem z torów do czynności ładunkowych – wzrost stawki o 6,49 % (z 9,70 na 10,33 zł/godz.).

## **2.2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów i informowanie podróżnych urządzeń związanych z obsługą pociągów.**

Zarządca, w ramach rjp 2013/2014 zmienił zasady wyznaczania stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów i przejął informowanie podróżnych (megafony, tablice informacyjne) w przypadkach, kiedy będzie to możliwe.

W stosunku do cennika dla stawek na rjp 2012/2013 zmieniono miernik stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z peronów ze „zł/min postoju” na „zł/postój”. Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy, jest to konsekwencją zaniżania przez przewoźników czasu planowanego postoju, co jest przyczyną opóźnień pociągów. Przy kalkulacji stawki przyjęto kategoryzację stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich, kategoryzację peronów oraz świadczenie usługi polegającej na wygłaszaniu komunikatów megafonowych lub wygłaszaniu komunikatów megafonowych i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez PKP PLK.

Każdemu peronowi przyporządkowana jest odpowiednia podkategoria według poniższych założeń:

- do podkategorii III zaliczono stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie,
- do podkategorii II zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla kategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię,
- do podkategorii I zaliczono stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych kategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający.

Podkategoria, zależna od stanu technicznego nawierzchni peronu oraz ich wyposażenia korygowana jest stanem nawierzchni w następujący sposób:

- stan dobry i dostateczny nie wpływa na zmianę podkategorii,
- stan niezadowolający obniża podkategorię peronu do pierwszej (najniższej) kategorii.

Przyjęto, że podkategoria obiektu (stacji, przystanku) jest średnią ważoną podkategorii peronów, zaokrągloną w dół, gdzie wagą jest dana podkategoria.

Do ustalenia stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków osobowych oraz informowanie podróżnych Zarządca przyjął planowane koszty bezpośrednie w wysokości 69 418,9 tys. zł, przypisane poszczególnym kategoriom stacji i przystanków oraz planowaną dla nich liczbę 24 mln postojów.

Do ustalenia stawek jednostkowych za informowanie podróżnych przyjęto założenia:

- planowane koszty wygłaszania zapowiedzi megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej – ████████,
- planowane koszty dzierżawy i utrzymania urządzeń megafonowych i urządzeń informacji wizualnej – ████████,
- łączne planowane koszty zapowiedzi megafonowych i wprowadzania danych do tablic urządzeń informacji wizualnej – ████████, w tym urządzeń informacji wizualnej – ████████ zł,
- struktura danych o postojach zamówionych przez przewoźników – według rjp 2012/2013,
- dane o wyposażeniu peronów oraz możliwości wygłaszania zapowiedzi według danych zweryfikowanych przez zakłady linii kolejowych w maju 2013 r.,
- ocena stanu nawierzchni – według danych Centrum Diagnostyki z grudnia 2012 r.

Część stawki jednostkowej, wynikająca z kosztów informowania podróżnych jest jednakowa dla wszystkich kategorii stacji i przystanków oraz podkategorii peronów i wynosi:

- 1,12 zł/postój – za wygłaszanie komunikatów megafonowych,
- 1,29 zł/postój – za wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługę urządzeń informacji wizualnej.

Należy podkreślić, że przedstawione w przedmiotowym projekcie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowania podróżnych są nieporównywalne ze stawkami w obecnie obowiązującym rjp 2012/2013. Wynika to ze zmiany miernika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z peronów ze „zł/min postoju” na „zł/postój”. W opinii Prezesa UTK stanowi to krok w kierunku urealnienia systemu opłat do standardu stacji i przystanków, podnoszenia kompleksowości i jakości tych usług.

### **3. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych**

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na rjp 2013/2014 Zarządca skalkulował na podstawie pełnych planowanych kosztów związanych z tymi usługami oraz ilości usług określonych na podstawie wykonania w 2012 r., z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian. Efektem przyjętych do kalkulacji kosztów i wolumenu poszczególnych usług są zmiany stawek jednostkowych usług:

- udzielania pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:
  - opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:
    - bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową – wzrost stawki o 7,99 % (z 75,50 na 81,53 zł),
    - z przekrozoną skrajnią ładunkową niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze – wzrost stawki o 6,74 % (z 470,00 na 533,70 zł),
    - z przekrozoną skrajnią ładunkową powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/godz. po sąsiednim torze – wzrost stawki o 4,66 % (z 1 148,00 na 1 195,00 zł),
  - czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru – wzrost 29,76 % (z 24,19 na 31,39 zł/godz.);
- dostarczenia uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową – wzrost o 10,38 % (z 42,11 na 46,48 zł/godz.);

- przygotowania i przydzielenie trasy pociągu poza Rocznym Rozkładem Jazdy – wzrost o 6,45 % (z 0,31 na 0,33 zł/pockm);
- udostępnienia Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych w formie wydruku – stawka utrzymana na dotychczasowym poziomie, tj. 77,87 zł;
- udostępnienia wyciągów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP PLK – stawka utrzymana na dotychczasowym poziomie, tj. 5,00 zł/stronę.

Należy podkreślić, że wyrok TS nie miał wpływu na kalkulację stawek jednostkowych opłat dodatkowych. Zarządca określił je według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając planowane koszty oraz wolumen świadczonych usług.

## PODSUMOWANIE

Weryfikacja przedłożonych przez PKP PLK do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2013/2014 pozwala stwierdzić, że PKP PLK, uwzględniając orzeczenie wyroku TS, w tym fakt, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, przy jednoczesnym braku krajowych uregulowań prawnych w powyższym zakresie oraz braku podstaw prawnych mechanizmu zachęt do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury kolejowej i wielkości opłat za dostęp do niej przy poświęcaniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie tej infrastruktury – przygotowała kalkulację stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu wyroku TS. PKP PLK przedstawiła również szacowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – 2016/2017).

Wyszczególnienie	rjp 2013/2014	rjp 2014/2015	rjp 2015/2016	rjp 2016/2017
Planowana stawka jednostkowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej				
Pociągi pasażerskie [zł/pockm]	6,33	6,36	6,36	6,38
Pociągi towarowe [zł/pockm]	13,70	13,79	13,71	13,65
Ogółem [zł/pockm]	8,92	8,92	8,92	8,92

Trzeba przy tym podkreślić, że w związku z orzeczeniem wyroku TS, rzutującego na określanie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej porównywalność stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie ma uzasadnienia. Stawki przedłożone w przedmiotowym wniosku w ramach rjp 2013/2014 zmieniły się znacząco ze względu na kwalifikację kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek oraz finansowanie ze środków publicznych, jak również zastosowany przez Zarządcę mechanizm zachęt. Należy pamiętać, że przedłożone przez PKP PLK pismem z dnia 14 marca 2013 r. Nr IUS3s-3610-12/13 do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2013/2014 nie zostały zatwierdzone. Decyzją z dnia 16 kwietnia 2013 r. Nr DRRK-WKL-9110-07/2013 Prezes UTK odmówił Zarządcy zatwierdzenia przedłożonych stawek jednostkowych ze względu na niezastosowanie



się Zarządcy do obowiązku nałożonego przepisem § 16 ust. 4 rozporządzenia Ministra, skutkującym nieuzasadnionym wzrostem opłat, wynikającym ze wzrostu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przy nieprzedstawieniu planu restrukturyzacji zarządzania infrastrukturą kolejową, który pozwoliłby zatrzymać rosnące koszty związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej, mimo malejącej pracy przewozowej oraz prognozy zmian kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową wraz z uzasadnieniem w okresie kolejnych trzech rozkładów jazdy pociągów, poczynając od rjp 2013/2014 oraz zmianą metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej bez wskazania wpływu tej zmiany na funkcjonowanie rynku kolejowego, m.in. poprzez wprowadzenie całkowicie nowego podejścia do ustalenia liczby przedziałów mas brutto pociągów, nieskorelowanego z zapisami regulaminu, wprowadzenie nowego wzoru alokującego koszty przyjmowane do kalkulacji stawek pomiędzy poszczególne kategorie linii, przyjęcie zmienionych wartości referencyjnych dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii kolejowej. Weryfikacja przedmiotowego projektu stawek, przedłożonego pismem z dnia 19 września 2013 r. Nr IUS3s-3610-31/13, pozwala stwierdzić, jak poniżej.

W przedmiocie zachęt do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat do niej przy poświęcaniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury i wobec braku zdefiniowania mechanizmu tych zachęt, PKP PLK zobowiązała w każdym kolejnym projekcie przedkładanych Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, do czasu wprowadzenia przez ustawodawcę nowych regulacji prawnych z zakresu określania przez zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w myśl postanowień wyroku TS, do przedstawienia, w uzgodnionym z UTK formacie, zestawienia planowanych inicjatyw restrukturyzacyjnych na kolejne 2 lata oraz sprawozdania z realizacji trwających i zakończonych inicjatyw restrukturyzacyjnych. Niewywiązanie się z realizacji planowanych inicjatyw restrukturyzacyjnych wobec zakładanego planu, po uwzględnieniu obiektywnych czynników pozostających poza wpływem Zarządcy, skutkować będzie pomniejszeniem bazy kosztowej, stanowiącej podstawę kalkulacji stawek na kolejny rok o uzgodnioną z Prezesem UTK część różnicy pomiędzy efektem zakładanym a zrealizowanym przez PKP PLK. Powyższe wskazuje, że Zarządca zobowiązuje się do odpowiedzialności za podejmowane inicjatywy w kierunku obniżenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, co w ocenie Prezesa UTK przyczyni się do stabilizacji i wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Dążenie Zarządcy do obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, polegające na określeniu potencjalnych obszarów usprawnień oraz korzyści z nich wynikających oraz wdrożenie wypracowanych na tej podstawie rozwiązań w określonych ramach czasowych w sytuacji nieuregulowanych, stosownych kwestii prawnych świadczy o właściwym, perspektywicznym podejściu Zarządcy stymulującym rozwój przewozów kolejowych na jego sieci. Mając na uwadze dominującą pozycję PKP PLK na rynku zarządców kolejowych w Polsce i jej społeczną rolę, należy zauważyć, że zastosowana przez Zarządcę polityka przyświecająca określeniu przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej powinna przełożyć się na zwiększenie wielkości kolejowych przewozów krajowych, w tym przewozów pasażerskich oraz towarowych, zwłaszcza systemowo uzasadnionych przewozów intermodalnych oraz przewozów międzynarodowych, co przy dogodnym położeniu geograficznym Polski powinno mieć bardzo korzystne odniesienie dla kolejowego ruchu tranzytowego, na szlaku którego Polska się znajduje. Należy podkreślić, że PKP PLK zachowała ulgę dla transportu intermodalnego w wysokości 25 % od opłaty podstawowej za minimalny dostęp, bardzo pożądaną dla rozwoju tego środowiskowo uzasadnionego rodzaju kolejowego transportu towarowego. Działania Zarządcy w kierunku

obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zastosowanie wyżej wymienionej ulgi wpłata się w przesłanki polityki unijnej i służy wykonaniu wyroku TS z 30 maja 2013 r. Zarządca wprowadza optymalizację kosztów w kierunku włączenia do kalkulacji jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W tym celu wprowadza zmiany w zakresie działalności operacyjnej, np. restrukturyzację przedsiębiorstwa poprzez centralizację funkcji zakupów, księgowości i finansów, optymalizację zatrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów po optymalizacji sieci, urynkowanie zakupu energii elektrycznej, outsourcing podstawowych czynności porządkowo-odtwórczych oraz program dobrowolnych odejść i wyłączenie z eksploatacji wybranych odcinków kolejowych. Jednocześnie Zarządca oświadczył, że w przypadku niepełnej realizacji planowanych inicjatyw restrukturyzacyjnych zgodnie z zakładanym planem (po uwzględnieniu obiektywnych czynników pozostających poza wpływem Zarządcy) pomniejszy bazę kosztową stanowiącą podstawę kalkulacji stawek na kolejny rok o uzgodnioną z Prezesem UTK część różnicy pomiędzy efektem zakładanym a zrealizowanym. Powyższe świadczy o podjęciu przez Zarządcę, zgodnie z przyjętym planem restrukturyzacyjnym na lata 2013-2015, działań zmierzających do efektywnego zarządzania infrastrukturą kolejową stymulujących rozwój przewozów kolejowych w warunkach uczciwej konkurencji na rynku transportu kolejowego i przełoży się na optymalizację kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury w przyszłości, a w efekcie na wzrost konkurencyjności środowiskowo uzasadnionego transportu kolejowego względem transportu drogowego.

Zarządca, uwzględniając planowane na 2014 r. efekty inicjatyw restrukturyzacyjnych oraz podjętych działań optymalizacyjnych w kierunku obniżenia kosztów operacyjnych oraz wzrostu efektywności zatrudnienia, pomniejszył wielkości planowanej bazy kosztów wyznaczonej na podstawie wykonania kosztów o planowane na 2014 r. oszczędności. Oszczędności na lata 2016 – 2017, oszacowane na podstawie prognozy efektów finansowych po wdrożeniu wszystkich inicjatyw optymalizacyjnych będą uwzględnione w kalkulacji stawek jednostkowych opłat odpowiednio na kolejne rozkłady jazdy pociągów. W oparciu o poczynione działania, PKP PLK przedstawiła szacowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów (rjp 2013/2014 – rjp 2016/2017). Wpłynie to bardzo korzystnie na stabilizację rynku kolejowego, jego transparentność w zakresie systemu opłat dla usługi minimalnego dostępu oraz na przewidywalność kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych, przekładających się na możliwość planowania ich działalności przewozowej i czynionych inwestycji w celu poprawy jakości świadczonych usług i będzie miało niewątpliwy wpływ na wzrost konkurencyjności przewozów kolejowych względem innych rodzajów transportu, przede wszystkim rosnącego transportu drogowego.

Należy zauważyć, że zgodnie ze stanowiskiem MTBiGM, wyrażonym w piśmie z dnia 23 sierpnia 2013 r. Nr TK-1w-500-124.1/13, potwierdzonym pismem z dnia 23 października 2013r. Nr TK-1w-500-124.4/13, w ramach rjp 2013/2014 Zarządca nie pomniejszył wysokości planowanych kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za udostępnianie infrastruktury kolejowej, co było związane z brakiem dofinansowania tych kosztów ze środków publicznych. Należy przy tym pamiętać o zapewnieniu ze środków publicznych finansowania kosztów operacyjnych niepokrywanych przez przewoźników kolejowych

[REDAKOWANE]. Kwestia braku dofinansowania kosztów remontu i utrzymania infrastruktury z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego była poruszana przez „Koleje Mazowiecki – KM” sp. z o.o. oraz IGTL. IGTL

w piśmie z dnia 15 października 2013 r., podkreśliła znaczny wzrost stawek jednostkowych za usługi związane z dostępem i korzystaniem ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa oraz stacji rozrządowych mimo otrzymania przez Zarządcę środków publicznych z Funduszu Kolejowego przeznaczonych na remonty i utrzymanie infrastruktury, które powinny wpłynąć na zmniejszenie kosztów związanych z tymi usługami.

W związku z powyższym, w dniu 21 października 2013 r. Prezes UTK wystąpił do MTBiGM o przedstawienie jednoznacznego stanowiska w zakresie środków publicznych przeznaczonych na obniżenie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Pismem z dnia 23 października 2013 r. MTBiGM potwierdziło wcześniejsze stanowisko, że w planach na 2014 r. nie jest przewidywane skierowanie do PKP PLK żadnych środków na obniżenie stawek dostępu do infrastruktury poprzez pomniejszenie bazy kosztowej branej pod uwagę przy ustalaniu stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że wyrok TS zarzuca kierowanie środków publicznych na pomniejszenie kosztów, które powinny być pokrywane przez przewoźników kolejowych. Środki publiczne mogą być, zgodnie z wyrokiem TS, przeznaczone na zbilansowanie działalności operacyjnej zarządcy. Mając na względzie orzeczenie wyroku TS, nie przewiduje się dofinansowania z Funduszu Kolejowego kosztów przyjmowanych przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej jako kosztów, Zarządca poddał głębokiej analizie bazę kosztową stanowiącą podstawę kalkulacji i wyodrębnił 18 jednorodnych kategorii kosztów i ustalając wysokość udziału w nich kosztów bezpośrednich. W szczególności koszty bezpośrednio ponoszone objęły koszty utrzymania, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i koszty amortyzacji jedynie w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Należy zauważyć, że udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w pełnych planowanych kosztach, ustalony przez Zarządcę w wyniku poczynionych starań w kierunku obniżenia kosztów związanych ze świadczonymi usługami podstawowymi – dla usługi minimalnego dostępu wyniósł [REDAKTOWANE] natomiast dla dostępu do urządzeń [REDAKTOWANE]

Brak możliwości wyodrębnienia z kosztów funkcjonowania Straży Ochrony Kolei, kosztów mających bezpośredni związek ze świadczeniem usługi przewozu pociągami, spowodował całkowite ich wyłączenia z bazy kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp nie zostały przyjęte koszty pośrednie i finansowe, których przyjęcie zakładał zakwestionowany przez wyrok TS przepis § 8 ust. 1 rozporządzenia.

Zarządca, uwzględniając potrzeby rynku, w tym lepsze dopasowanie cennika i zbliżenie go do liniowej zależności stawki od masy pociągu, zwiększył liczbę przedziałów względem obecnie obowiązującego cennika z 10 do 37. Należy podkreślić, że Stowarzyszenie, odnosząc się do wprowadzonych na rjp 2013/2014 w przedmiotowym projekcie stawek przedziałów masy brutto pociągów wskazuje na oprotestowanie przedziałów masy brutto pociągów, rosnących co 10 ton, przyjętych w pierwszej wersji cennika. Uwaga Stowarzyszenia w tej kwestii nie dotyczy to więc przedmiotowego projektu stawek, przedłożonego do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Zwiększona liczba przedziałów skutkuje redukcją zróżnicowania stawek na granicach przedziałów mas między dwoma sąsiednimi przedziałami, zwiększeniem elastyczności planowania, a poprzez poszerzenie przedziałów mas, umożliwienie przewoźnikom

dokładniejszego i obciążonego mniejszym ryzykiem błędu planowania kosztów oraz optymalizacji wykorzystania taboru. W Regulaminie w ramach rjp 2013/2014 wskazano, że masa lokomotyw przyjmowana jest według zamówionej trasy pociągu przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu oraz występuje możliwość zmiany zamawianej masy brutto pociągu (obecnie tolerancja dla pociągów towarowych wynosi +2% zamówionej masy i nie ma możliwości zmniejszenia zamówionej masy brutto). Powinno to mieć korzystny wpływ na zwiększenie elastyczności planowania, a tym samym na zmniejszenie potencjalnych kosztów przewoźnika związanych z przydzieleniem tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy w wyniku wprowadzenia możliwości zmiany zamawianej masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów. Trzeba podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych, stanowiącą, że stawki dostępu rosną wraz ze wzrostem parametru dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii, o czym mowa w § 8 ust. 2 rozporządzenia, do alokacji niektórych kosztów, w tym: diagnostyka i utrzymanie torów z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa) Zarządca posłużył się wzorem prof. H. Bałucha, służącym do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych. Wykorzystanie powyższego wzoru świadczy również o staraniach Zarządcy w kierunku transparentności opracowywania cennika opłat za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, jako że wzór ten jest znany przewoźnikom klejowym od czasu zaprezentowania go podczas jednego ze spotkań Zespołu stawkowego, powołanego przez Prezesa UTK.

Powyższe działania przełożyły się na obniżenie średniej stawki sieciowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich pociągów. Stawka ta, według danych przyjętych do kalkulacji kształtuje się na poziomie 8,92 zł/poekm, co oznacza zmniejszenie o 2,29 zł/poekm (- 20,4 %) w stosunku do cennika na rjp 2012/2013. Stawki za przejazd pociągów, dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto są jednakowe dla przedziału masy brutto mniejszej niż 900 ton. Dla pociągów pasażerskich o masie brutto równej/większej niż 900 ton oraz pociągów towarowych o masie brutto równej/większej niż 3000 ton przyjęto jedną stawkę, ustaloną dla danej kategorii linii kolejowej i dostępności urządzeń sieci trakcyjnej.

Należy zauważyć, że przyjęcie zmienionej metodologii kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej spowodowało większy spadek średniej stawki jednostkowej opłat dla pociągów towarowych niż pasażerskich, co wielokrotnie było postulowane przez przewoźników towarowych. Pomimo uwag zgłoszonych przez Stowarzyszenie „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. podnoszących m.in. duże zróżnicowanie stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i nierównomierność proponowanych obniżek tych stawek (zapowiadanego spadku o 20,4 % średniej stawki sieciowej) uznaje się jednak za zasadną politykę Zarządcy, zmierzającą w kierunku ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych i zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników przy ponoszeniu kosztów związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej. Powyższe spowoduje urealnienie ciężaru odzysku kosztów ponoszonych przez Zarządcę na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantujących optymalną konkurencyjność przewozów kolejowych osób i rzeczy.

Znaczne obniżenie stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury, przy niestosowaniu podwyżek opłat, w tym marży zysku, proponowane w przedmiotowym projekcie będzie mieć korzystny wpływ na rozwój kolejowych przewozów i stanowić bodziec dla zrównoważonego rozwoju gospodarki krajowej, zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu, a także przyczyni się do wzrostu przewozów tranzytowych przez Polskę. Nie bez znaczenia jest też, przy proponowanej obniżce stawek jednostkowych dla minimalnego dostępu, utrzymanie przez Zarządcę

w dotychczasowej wysokości ulgi dla transportu intermodalnego jako systemowo preferowanego rodzaju transportu.

W ocenie Prezesa UTK Zarządca wywiązał się z obowiązku narzuconego przepisami określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, należy mieć na względzie, że wzrost tych stawek wynika z braku dofinansowania ze środków publicznych kosztów przyjmowanych do kalkulacji przedmiotowych stawek, przy stosunkowo wysokim udziale kosztów bezpośrednio ponoszonych dla poszczególnych usług w granicach [REDAKTOWANE] jak również ze spadku wolumenu usług w granicach od - 3,6 % do - 22,4 %, w stosunku do planu na rjp 2012/2013, z wyłączeniem usługi za dostęp do korzystania ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa oraz za dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich dla lokomotyw luzem i za korzystanie z tych torów. Dbając o zastosowanie się do wyroku TS w kwestii przyjmowania do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Zarządca, analogicznie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej poddał analizie koszty stanowiące podstawę kalkulacji i wyodrębnił 18 jednorodnych kategorii kosztów ze wskazaniem wskaźników udziału w nich kosztów bezpośrednich. Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w pełnych planowanych kosztach, wyniósł średnio dla usługi dostępu do urządzeń aż [REDAKTOWANE]. W przypadku poruszonej w stanowiskach przewoźników kolejowych usługi dostępu do peronów, Zarządca, po poddaniu szczegółowej analizie kosztów dostępu do peronów związanych z ich standardem i rodzajem świadczonych usług, wprowadził kategoryzacji stacji i przystanków. Powyższe doprowadziło do urealnienia stawek jednostkowych opłat i uzależnienia tych stawek od standardów stacji i przystanków osobowych i świadczonych usług oraz wpłynęło na wzrost transparentności proponowanego cennika opłat. Zarządca przejął również informowanie podróżnych (megafony, tablice informacyjne) w przypadkach, kiedy będzie to możliwe i określił stawki związane ze świadczeniem usług z tym związanych, niezależne od kategorii stacji i przystanków oraz podkategorii peronów. Połączenie usługi udostępniania peronów z jednoczesnym informowaniem podróżnych zapewni kompleksową obsługę pasażerów i w konsekwencji podniesie jej standard. Do ustalenia stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków osobowych z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich oraz informowania podróżnych, Zarządca przyjął planowane koszty bezpośrednie i przypisał je poszczególnym kategoriom stacji i przystanków oraz określonej, na podstawie zamówionych postojów przez przewoźników na rjp 2012/2013 strukturze zatrzymań. W ramach rjp 2013/2014 zmienione zostały zasady wyznaczania stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów, poprzez zmianę miernika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z peronów ze „zł/min postoju” na „zł/postój”, która zgodnie z oświadczeniem Zarządcy, była konsekwencją zaniżania przez przewoźników czasu planowanego postoju. Powyższe działania Zarządcy, świadczą o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku przyjmowania do kalkulacji stawek jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jednocześnie zmiany zasad określania stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z peronów podnoszą transparentność przewidywalność ponoszonych przez przewoźników kolejowych kosztów (stawka jednolita za postój a nie faktyczny czas zatrzymania). Należy zauważyć, że powyższe pozytywne działania Zarządcy nie ochroniły przedmiotowych stawek jednostkowych opłat przed ich wzrostem. Problem ten został szeroko

poruszony w uwagach do przedstawionego projektu stawek jednostkowych opłaty za dostęp i korzystanie z peronów zgłoszonych przez Stowarzyszenie „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. i Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. oraz przez Zarząd Województwa Opolskiego. W wyniku nałożenia się czynników niekorzystnych dla ochrony stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń opisanych powyżej, wzrosła również stawka za dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych oraz za korzystanie z torów do czynności ładunkowych, do czego odniósł się przewoźnik towarowy PKP CARGO S.A. oraz IGTL wymieniając przede wszystkim skutki wzrostu stawki dla przewozów rozproszonych oraz wysoki wzrost stawki za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa, wskazany przez IGTL. Powyższe wynika przede wszystkim z braku dofinansowania ze środków publicznych planowanych kosztów przyjmowanych do kalkulacji przedmiotowych stawek, co jest efektem wypełnienia wyroku TS, nakładającego obowiązek uwzględniania w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej – jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Wymieniony brak dofinansowania ze środków publicznych, specyfika świadczonych usług, przekładająca się na wysoki udział kosztów bezpośrednio ponoszonych, jak również duży spadek, w stosunku do planu na rjp 2012/2013, wolumenu niektórych usług (w tym korzystania z torów do czynności ładunkowych – 22,4 %, za dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych – 18,7 %, dostęp do terminali towarowych dla pojazdów kolejowych luzem – 14,6 %, dostęp do terminali dla pociągów lub składów manewrowych – 12,9 %) przy wzrostach innych usług nieprzekraczających 10,3 %, jak również brak jednoznacznych uregulowań prawnych w powyższym zakresie – należy wskazać, że faktyczny wzrost kosztów przedstawionych powyżej usług można uznać za zasadny. Zauważyć należy, że brak podwyżek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2013/2014, poprzez np. niestosowanie marży zysku, spowoduje, że opłaty ponoszone przez przewoźników kolejowych za korzystanie z przedmiotowych usług będą niższe i korzystnie wpłyną na konkurencyjność przewozów kolejowych.

W odniesieniu do określania stawek jednostkowych opłat dodatkowych, Zarządca określił je na podstawie indywidualnej kalkulacji, zgodnie z zasadami zawartych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu, w szczególności § 12 rozporządzenia. Dla tych usług nie przewidziano również podwyżek opłat w postaci marży zysku. Należy przy tym podkreślić, że wyrok TS nie ma zastosowania przy ustalaniu stawek jednostkowych dla usług dodatkowych.

Nie znajduje natomiast uzasadnienia uzależnienie przez Zarządcę utrzymania w kolejnych latach marży zysku na poziomie 0 % za przejazdy w ramach rocznego i indywidualnego rozkładu jazdy oraz katalogu PKP PLK, za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usługi dodatkowe od zapewnienia finansowania działalności operacyjnej spółki ze środków publicznych. Należy jednak zauważyć, że w myśl przepisu art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury, możliwe jest dokonywanie podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności, jeżeli rynek może to wytrzymać. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe. Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkownika infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać. Jednocześnie podkreśla się, że wprowadzenie podwyżek opłat, w tym marży zysku, musi być zawsze poprzedzone badaniem wytrzymałości rynku przy uwzględnieniu jego segmentów i uzyskaniem pozytywnej opinii w tym zakresie. Podobne stanowisko zostało zaprezentowane w piśmie ZNPK –

uczestnika niniejszego postępowania administracyjnego, w ocenie którego ustalenie marży zysku na rjp 2013/2014 na poziomie 0 %, z jednoczesnym wyraźnym zaznaczeniem, że w przyszłych rozkładach jazdy marża może być przywrócona jest prawnie nieuzasadnione. Zdaniem ZNPK marża powinna być ostatecznie zniesiona.

Należy zauważyć, że dla powtarzalności przyszłych kalkulacji stawek spójnych z opracowaną metodologią, przed złożeniem kolejnego projektu stawek jednostkowych opłat, PKP PLK zobowiązała się do przygotowania instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych na kolejne rozkłady jazdy pociągów, która zostanie przedstawiona do akceptacji Prezesa UTK. Instrukcja w szczególności obejmie szczegółowy opis metodologii kalkulacji kosztów, definicje procesu kalkulacji kosztów i opracowania cennika, definicje procedur estymowania szacunków i budowania prognoz danych wejściowych oraz mapowanie kont i innych źródeł danych na kategorie kosztowe rachunku regulacyjnego. W ocenie Prezesa UTK przyczyni się to do zwiększenia transparentności i stabilizacji systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz umożliwi przewoźnikom kolejowym przewidywalność ponoszonych przez nich kosztów, a tym samym przyczyni się do stabilizacji rynku kolejowego i wzrostu jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu.

W ocenie Prezesa UTK, poczynione przez Zarządcę starania w kierunku opracowania projektu stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przy mocnym ograniczeniu czasowym w związku z bliskim wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, tj. w dniu 15 grudnia 2013 r. i potrzebą znajomości stawek jednostkowych opłat przez przewoźników kolejowych, często podkreślaną w stanowiskach przewoźników kolejowych (ZNPK, IGTL), świadczą o dbałości Zarządcy o umożliwienie kontynuacji wykonywania przewozów kolejowych w ramach rjp 2013/2014 w oparciu o zatwierdzone stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej PKP PLK – jako narodowego zarządcy.

Konieczne jest jednak podjęcie działań mających na celu dostosowanie prawa, w którym cennik będzie musiał być zatwierdzony np. na 8 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, jak rekomenduje ZNPK, gdyż jego późniejsze zatwierdzenie uniemożliwia przewoźnikom, którzy nie znają w okresie kontraktacji przewozów na następny rok swoich kosztów związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej, prawidłowe planowanie działalności przewozowej.

Powyższe działania Zarządcy, polegające przede wszystkim na przyjęciu do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przedstawienie szacowanych stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów, jak również wprowadzeniu systemu zachęt do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury kolejowej i wielkości opłat za dostęp do niej przy poświęcaniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie tej infrastruktury, pomimo braku dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przełożyły się na obniżenie tychże stawek oraz na wzrost przewidywalności i transparentności rynku kolejowego w Polsce. Stwierdza się, że Zarządca wypełnił obowiązek nałożony wyrokiem TS w kwestii prawidłowej alokacji kosztów świadczenia usługi minimalnego dostępu i dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

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 zw. z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 1964 r. Nr 43, poz. 296 z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.



PREZES  
Urzędu Transportu Kolejowego  
*Krzysztof Dyl*

### Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rjp 2013/2014

### Otrzymują:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego**  
Al. Jerozolimskie 125/127  
02-017 Warszawa
- Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**  
ul. Trębacka 4  
00-074 Warszawa
- Pani Monika Laske**  
Pełnomocnik Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych  
ul. Lwowska 6/2  
00-658 Warszawa



**Stawki jednostkowe opłat za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych  
z infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
na rozkład jazdy pociągów 2013/2014**

**I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej**

**1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury**

a. dla odcinków linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto $M$ [t]	Kategoria linii kolejowej			
	1	2	3	4
$M < 60$	2,13	2,93	4,00	5,61
$60 \leq M < 120$	2,33	3,14	4,24	5,90
$120 \leq M < 180$	2,63	3,47	4,62	6,37
$180 \leq M < 240$	2,99	3,86	5,06	6,93
$240 \leq M < 300$	3,40	4,31	5,57	7,56
$300 \leq M < 360$	3,72	4,65	5,96	8,04
$360 \leq M < 420$	4,06	5,03	6,39	8,58
$420 \leq M < 480$	4,29	5,27	6,67	8,93
$480 \leq M < 540$	4,68	5,70	7,15	9,53
$540 \leq M < 600$	5,14	6,19	7,71	10,23
$600 \leq M < 660$	5,42	6,50	8,07	10,67
$660 \leq M < 720$	5,74	6,84	8,46	11,16
$720 \leq M < 780$	6,09	7,22	8,89	11,69
$780 \leq M < 840$	6,43	7,59	9,31	12,21
$840 \leq M < 900$	6,78	7,97	9,74	12,76
$M \leq 900$	7,23	8,46	10,30	13,45

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto $M$ [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
$M < 60$	2,13	2,93	4,00
$60 \leq M < 120$	2,33	3,14	4,24
$120 \leq M < 180$	2,63	3,47	4,62
$180 \leq M < 240$	2,99	3,86	5,06
$240 \leq M < 300$	3,40	4,31	5,57
$300 \leq M < 360$	3,72	4,65	5,96
$360 \leq M < 420$	4,06	5,03	6,39
$420 \leq M < 480$	4,29	5,27	6,67
$480 \leq M < 540$	4,68	5,70	7,15
$540 \leq M < 600$	5,14	6,19	7,71
$600 \leq M < 660$	5,42	6,50	8,07
$660 \leq M < 720$	5,74	6,84	8,46
$720 \leq M < 780$	6,09	7,22	8,89
$780 \leq M < 840$	6,43	7,59	9,31
$840 \leq M < 900$	6,78	7,97	9,74
$900 \leq M < 1000$	7,23	8,46	10,30
$1000 \leq M < 1100$	7,81	9,08	11,01
$1100 \leq M < 1200$	8,37	9,69	11,71
$1200 \leq M < 1300$	8,87	10,24	12,33
$1300 \leq M < 1400$	9,47	10,89	13,07
$1400 \leq M < 1500$	10,05	11,52	13,79
$1500 \leq M < 1600$	10,64	12,16	14,52
$1600 \leq M < 1700$	11,17	12,74	15,18
$1700 \leq M < 1800$	11,77	13,38	15,91
$1800 \leq M < 1900$	12,32	13,98	16,60
$1900 \leq M < 2000$	12,90	14,61	17,32
$2000 \leq M < 2100$	13,46	15,22	18,01
$2100 \leq M < 2200$	14,03	15,84	18,71
$2200 \leq M < 2300$	14,63	16,49	19,46
$2300 \leq M < 2400$	15,11	17,01	20,05
$2400 \leq M < 2500$	15,70	17,64	20,77
$2500 \leq M < 2600$	16,30	18,30	21,52
$2600 \leq M < 2700$	16,89	18,93	22,24

$2700 \leq M < 2800$	17,35	19,44	22,82
$2800 \leq M < 2900$	17,99	20,13	23,61
$2900 \leq M < 3000$	18,54	20,73	24,29
$M \leq 3000$	18,84	21,05	24,65

b. dla odcinków linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Pociągi pasażerskie

Masa całkowita brutto $M$ [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M < 60$	2,41	3,24	4,37	6,08	7,45
$60 \leq M < 120$	2,60	3,45	4,61	6,38	7,80
$120 \leq M < 180$	2,91	3,78	4,98	6,85	8,36
$180 \leq M < 240$	3,27	4,17	5,43	7,40	9,02
$240 \leq M < 300$	3,68	4,62	5,94	8,04	9,78
$300 \leq M < 360$	4,00	4,96	6,32	8,52	10,35
$360 \leq M < 420$	4,34	5,34	6,75	9,06	10,99
$420 \leq M < 480$	4,57	5,58	7,04	9,41	11,41
$480 \leq M < 540$	4,96	6,01	7,52	10,01	12,13
$540 \leq M < 600$	5,41	6,50	8,08	10,70	12,96
$600 \leq M < 660$	5,70	6,81	8,43	11,15	13,49
$660 \leq M < 720$	6,02	7,15	8,83	11,64	14,07
$720 \leq M < 780$	6,36	7,53	9,25	12,17	14,70
$780 \leq M < 840$	6,70	7,90	9,67	12,69	15,33
$840 \leq M < 900$	7,06	8,28	10,11	13,23	15,97
$M \leq 900$	7,51	8,77	10,67	13,93	16,80

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto $M$ [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M < 60$	2,41	3,24	4,37	6,08	7,45
$60 \leq M < 120$	2,60	3,45	4,61	6,38	7,80
$120 \leq M < 180$	2,91	3,78	4,98	6,85	8,36
$180 \leq M < 240$	3,27	4,17	5,43	7,40	9,02
$240 \leq M < 300$	3,68	4,62	5,94	8,04	9,78
$300 \leq M < 360$	4,00	4,96	6,32	8,52	10,35
$360 \leq M < 420$	4,34	5,34	6,75	9,06	10,99
$420 \leq M < 480$	4,57	5,58	7,04	9,41	11,41

480≤M<540	4,96	6,01	7,52	10,01	12,13
540≤M<600	5,41	6,50	8,08	10,70	12,96
600≤M<660	5,70	6,81	8,43	11,15	13,49
660≤M<720	6,02	7,15	8,83	11,64	14,07
720≤M<780	6,36	7,53	9,25	12,17	14,70
780≤M<840	6,70	7,90	9,67	12,69	15,33
840≤M<900	7,06	8,28	10,11	13,23	15,97
900≤M<1000	7,51	8,77	10,67	13,93	16,80
1000≤M<1100	8,08	9,39	11,38	14,81	17,86
1100≤M<1200	8,65	10,00	12,07	15,68	18,89
1200≤M<1300	9,15	10,55	12,70	16,46	19,82
1300≤M<1400	9,75	11,20	13,44	17,37	20,91
1400≤M<1500	10,33	11,83	14,16	18,27	21,98
1500≤M<1600	10,92	12,47	14,88	19,18	23,06
1600≤M<1700	11,45	13,05	15,54	20,00	24,04
1700≤M<1800	12,04	13,69	16,27	20,91	25,13
1800≤M<1900	12,60	14,29	16,97	21,77	26,15
1900≤M<2000	13,18	14,92	17,68	22,67	27,22
2000≤M<2100	13,74	15,53	18,37	23,52	28,24
2100≤M<2200	14,31	16,15	19,08	24,40	29,29
2200≤M<2300	14,91	16,80	19,82	25,33	30,39
2300≤M<2400	15,39	17,32	20,41	26,07	31,27
2400≤M<2500	15,98	17,95	21,14	26,97	32,35
2500≤M<2600	16,58	18,61	21,88	27,89	33,45
2600≤M<2700	17,17	19,24	22,61	28,80	34,53
2700≤M<2800	17,63	19,75	23,19	29,52	35,39
2800≤M<2900	18,27	20,44	23,97	30,50	36,55
2900≤M<3000	18,82	21,04	24,65	31,34	37,56
M≤3000	19,12	21,36	25,02	31,80	38,11

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

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)			
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km przejazdu	0,96			
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:					
	a)	korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	12,03		
	b1)	dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach o kategoriach oznaczonych literami A - E:				
	Kategoria stacji i przystanków			Podkategoria stacji i przystanków uwzględniająca stan i wyposażenie		
				I	II	III
	b1.1)	stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. B)	postój	0,84	1,03	1,62
	b1.2)	pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. E)	postój	1,22	1,49	2,34
	b1.3)	stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. D)	postój	1,56	1,91	3,00
	b1.4)	stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. C)	postój	2,35	2,87	4,50
	b1.5)	największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. A)	postój	2,88	3,52	5,53
	b2)	informowanie podróżnych, w tym:				
	b2.1)	wyglaszanie komunikatów megafonowych	postój	1,12		
	b2.2)	wyglaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	postój	1,29		
	c)	dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym:				
c1)	lokomotywy luzem i autobusy szynowe	km przejazdu	0,91			
c2)	pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	km przejazdu	3,60			
3	Dostęp do terminali towarowych dla:					
	a)	pojazdów kolejowych luzem	km przejazdu	1,01		
	b)	pociągów lub składów manewrowych	km przejazdu	7,26		
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	rozrządzony wagon	13,60			
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	pociąg	65,69			
6	Korzystanie z torów postojowych	godz./tor	1,18			
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	godz./tor	10,33			

## II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	<p>Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:</p> <p>opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:</p> <p>bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)</p>	opracowanie	81,53
	<p>z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego</p>	opracowanie	533,70
	<p>z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze</p>	opracowanie	1 250,74
	<p>czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków</p>	godz.	31,39
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu*	godz.	46,48
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy	pockm	0,33
4	Udostępnienie Regulaminu* oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	wydruk	77,87
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	strona	5,00

\* – Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014