

Warszawa, 28 października 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.11.2014.JG

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

**Związek Niezależnych Przewoźników
Kolejowych**

ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa

**Stowarzyszenie Ekspertów
i Menedżerów Transportu Szynowego**

ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa

Fundacja „Pro Kolej”

ul. Chmielna 2/31
00-020 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, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa” i 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 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „utk” oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie,

Strona 1 z 67

z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, obowiązujących od dnia 14 grudnia 2014 r.

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015

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

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, zwany dalej „rjp 2014/2015”, obowiązujących od dnia 14 grudnia 2014 r., zwany dalej „wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r.”
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 6 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.2.MŚ.
3. Decyzja Prezesa UTK z dnia 9 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.
4. „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir – 105”, zwana dalej „Instrukcją kalkulacji stawek”, przy piśmie z dnia 28 lipca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.7.1/2014.
5. „Instrukcja kalkulacji stawek” złożona przy piśmie z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.8/2014.
6. Pismo Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, zwanej dalej „IGTL”, z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2/2014.
7. Wniosek IGTL o dopuszczenie do postępowania z dnia 19 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/3/2014 wraz z pełnomocnictwem.
8. Pismo IGTL z dnia 22 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/3.
9. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.9.AG o dopuszczeniu IGTL do postępowania na prawach strony.
10. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.11.AG o ograniczeniu IGTL prawa wglądu w akta postępowania.
11. Pismo Prezesa UTK z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.13.AG.

12. Pismo Prezesa UTK z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.14.MŚ.
13. Pismo Fundacji „Pro Kolej”, zwanej dalej „Pro Kolej”, z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr FPK/54/8/2014.
14. Pismo Prezesa UTK z dnia 29 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.16.AG.
15. Pismo Przewozów Regionalnych sp. z o.o., zwanych dalej „Przewozy Regionalne” lub „przewoźnikiem PR”, z dnia 27 sierpnia 2014 r. Nr PBO2-6360-173/14.
16. Pismo Prezesa UTK z dnia 2 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.18.MŚ.
17. Pismo Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, zwanego dalej „ZNPK”, z dnia 2 września 2014 r. Nr ref. ZNPK 1/9/2014 wraz z pełnomocnictwem.
18. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.20.MŚ.
19. Pismo Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, zwanego dalej „SEiMTS”, z dnia 27 sierpnia 2014 r. L.dz. 162/2014.
20. Pismo przewoźnika PKP Intercity S.A., zwanego dalej „Intercity”, z dnia 29 sierpnia 2014 r. Nr BAS1c-070/22/2014.
21. Pismo Wicemarszałka Województwa Małopolskiego z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr TK-I.8060.42.2014.
22. Pismo Zarządcy z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610-20.4/14.
23. Pismo ZNPK z dnia 8 września 2014 r. Nr ref. ZNPK 1/9/2014.
24. Pismo Pro Kolej z dnia 10 września 2014 r. Nr FPK/9/9/2014.
25. Pismo przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., zwanego dalej „Koleje Mazowieckie”, z dnia 11 września 2014 r. Nr MKP-636-187.1-2014.
26. Pismo ZNPK z dnia 12 września 2014 r.
27. Pismo Pro Kolej z dnia 8 września 2014 r. Nr FPK/2/9/2014.
28. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.30.AG o dopuszczeniu Pro Kolej do postępowania na prawach strony.
29. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 24 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.32.AG o ograniczeniu Pro Kolej prawa wglądu w akta postępowania.
30. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.34.AG o dopuszczeniu ZNPK do postępowania na prawach strony.
31. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 24 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.36.AG o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu w akta postępowania.
32. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.38.AG o dopuszczeniu SEiMTS do postępowania na prawach strony.
33. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 24 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.40.AG o ograniczeniu SEiMTS prawa wglądu w akta postępowania.
34. Pismo Prezesa UTK z dnia 16 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.42.MŚ.
35. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.43.MŚ.
36. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.44.MŚ.

37. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.45.MŚ.
38. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.46.MŚ.
39. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.47.MŚ.
40. Pismo Prezesa UTK z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.48.MŚ.
41. Pismo Pro Kolej z dnia 17 września 2014 r. Nr FPK/13/9/2014.
42. Pismo Prezesa UTK z dnia 25 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.50.MŚ.
43. Pismo Pro Kolej z dnia 26 września 2014 r. Nr FPK/14/9/2014.
44. Notatka z dnia 30 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.52.MŚ z przeglądania akt postępowania przez pełnomocnika IGTL wraz ze stosownym pełnomocnictwem.
45. Pismo IGTL z dnia 26 września 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/4/2014.
46. Pismo Prezesa UTK z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.54.MŚ.
47. Pismo Prezesa UTK z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.55.MŚ.
48. Pismo Prezesa UTK z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.56.MŚ.
49. Notatka z dnia 10 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.57.MŚ z przeglądania akt postępowania przez pełnomocnika SEiMTS wraz ze stosownym pełnomocnictwem.
50. Pismo Pro Kolej z dnia 8 października 2014 r. Nr FPK/3/10/2014.
51. Notatka z dnia 10 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.58.MŚ z przeglądania akt postępowania przez Pro Kolej.
52. Pismo SEiMTS z dnia 10 października 2014 r. L.dz. 166/2014.
53. Pismo przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., zwanego dalej „Koleje Wielkopolskie”, z dnia 3 października 2014 r. Nr WDE-O-EK-098-2014.
54. Pismo Prezesa UTK z dnia 15 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.61.MŚ.
55. Pismo Prezesa UTK z dnia 15 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.62.MŚ.
56. Pismo Pro Kolej z dnia 16 października 2014 r. Nr FPK/5/10/2014.
57. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.64.MŚ.

Prezes UTK, decyzją z dnia 9 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014 odmówił Zarządcy zatwierdzenia, przedłożonych we wniosku z dnia 11 marca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11/14, zwanego dalej „wnioskiem z dnia 11 marca 2014 r.”, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów – na rjp 2014/2015 oraz zatwierdził stawki jednostkowe opłat dodatkowych – na rjp 2014/2015.

Zarządca przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 przedłożył do zatwierdzenia projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 wraz z ich kalkulacją, wypełniając tym samym przesłankę określoną w § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR

Jednocześnie, kierując się zmianą przepisów wynikającą z wejścia w życie rozporządzenia MIR, Zarządca dostosował zamieszczane w Instrukcji kalkulacji stawek, aktualnej dla wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., zasady kalkulacji stawek jednostkowych w zakresie opłaty podstawowej i przy piśmie z dnia 28 lipca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.7.1/2014 przekazał Instrukcję kalkulacji stawek obowiązującą dla rjp 2014/2015 w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa oraz przy piśmie z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.8/2014 w wersji jawnej. Celem Instrukcji kalkulacji stawek, zgodnie z informacją w niej zawartą, jest ustalenie norm i zasad ustalania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także zapewnienia transparentności, jednoznaczności i stabilizacji systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Przedmiotem Instrukcji kalkulacji stawek jest metodologia ustalenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i obejmuje szczegółowy opis kalkulacji kosztów stanowiących podstawę do wyznaczania stawek opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, informację o przyjmowanej pracy eksploatacyjnej według rodzaju usług i szczegółowy opis ustalania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej według rodzaju usług. Wynikiem przeprowadzonych kalkulacji, zgodnie ze stwierdzeniem Zarządcy w Instrukcji kalkulacji stawek, są projekty stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 utk), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, (art. 33 ust. 3a pkt 2 utk) oraz opłat dodatkowych (art. 33 ust. 11 utk). Dalej, w ślad za Zarządcą, wyżej wymienione projekty stawek jednostkowych opłat (§ 7 ust. 23 rozporządzenia MIR) są przedkładane do zatwierdzenia Prezesowi UTK (art. 33 ust. 7 utk), nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, (§ 7 ust. 24 rozporządzenia MIR), a w przypadku odmowy ich zatwierdzenia, niezwłocznie po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności (art. 33 ust. 8a pkt 2 utk).

Kierując się przesłankami określonymi w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR, Zarządca zamieścił na swojej stronie internetowej projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 (http://www.plk-sa.pl/uploads/tx_news/Cennik_2014-15_projekt.pdf), załączone również do wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. „Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.”, zwane dalej „Zasadami kalkulacji stawek”

(http://www.plk-sa.pl/uploads/tx_news/Zasady_kalkulacji_stawek_Cennik_2014-15.pdf) w wersji nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa, jak również Wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów.

Jednocześnie w Rozdziale 6 publikowanego na stronie internetowej Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015 (<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulaminu-przydzielania-tras-pociagow/regulamin-20142015/>), zwanego dalej „regulaminem”, Zarządca przedstawił informacje dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i rozliczania należności. Wymienione informacje obejmują sposób ustalania stawek jednostkowych opłat, w tym podkreślenie, że wartość składnika, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.

Pismem z dnia 6 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.2.MŚ. Prezes UTK, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 utk, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2014/2015.

Mając na względzie dominujący charakter Zarządcy na rynku zarządców infrastruktury w Polsce z uwagi na zarządzanie narodową siecią linii kolejowych, stanowiącą strategiczny element systemu transportowego w Polsce i w Europie, co podkreślone zostało również przez Zarządcę w Instrukcji kalkulacji stawek, Prezes UTK, stojąc na straży praworządności w celu dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz sprawnego załatwienia sprawy i kierując się słusznym interesem Zarządcy i obywateli, poinformował na stronie internetowej UTK o złożeniu przez Zarządcę wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. wraz z możliwością pobrania dokumentów Zasad kalkulacji stawek jednostkowych wraz z projektami stawek jednostkowych, jednocześnie zwracając się do zainteresowanych stron o przesyłanie uwag i opinii na adres UTK w terminie do dnia 18 sierpnia 2014 r. (<http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4897,Wplynal-wniosek-PKP-Polskich-Linii-Kolejowych-SA-o-zatwierdzenie-stawek-jednostk.html>).

Pismem z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.14.MŚ Prezes UTK wezwał Zarządcę do wyjaśnienia przyczyn zmian wysokości stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, jak również poinformował Zarządcę o zmianie adresu siedziby UTK od dnia 29 września 2014 r.

W odpowiedzi, Zarządca przedłożył wymagane wyjaśnienia pismem z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610-20.4/14. Informację zawartą w przedmiotowym piśmie Zarządca opatrzył klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa.

Do wniosku Zarządcy przedłożone zostały następujące uwagi, opinie i oczekiwania wobec Zarządcy, które zostały uwzględnione w niniejszym postępowaniu.

IGTL pismami z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2/2014 i z dnia 19 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014, zwanymi dalej „pismami IGTL”, (oczekiwania IGTL co do zadań Prezesa UTK są identyczne w obu wymienionych wyżej pismach) wystąpiła o:

1. nakazanie Zarządcy wyjaśnienia przyczyn zmian wielkości kosztów bezpośrednich uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych przedłożonych przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesowi UTK przy wniosku z dnia 11 marca 2014 r. w stosunku do kosztów przyjętych do kalkulacji stawek przedłożonych przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. uwzględniając spadek pracy eksploatacyjnej planowanej na 2015 r. w porównaniu do pracy eksploatacyjnej planowanej na 2014 r., jak poniżej:
 - a. zużycie energii,
 - b. zespół szybkiego usuwania usterek i awarii,
 - c. kolejowe ratownictwo techniczne,
 - d. rozjazdy w torach głównych,
 - e. mosty i wiadukty – remonty bieżące i awaryjne,
 - f. budynki związane z ruchem kolejowym – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka,

- g. urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka,
 - h. tory główne dodatkowe – remonty bieżące i awaryjne,
 - i. tory główne dodatkowe – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka,
 - j. budynki związane z ruchem kolejowym – remonty bieżące i awaryjne,
 - k. tory główne zasadnicze – remonty główne,
 - l. rozjazdy w torach głównych – remonty główne,
 - m. sieć trakcyjna – remonty bieżące i awaryjne,
 - n. sieć trakcyjna – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka,
 - o. prowadzenie ruchu pociągów,
 - p. personel i wydatki Centrum Zarządzania Ruchem,
2. nakazanie Zarządcy wyjaśnienia przyczyn zmian wielkości poniższych pozycji kosztów uznanych za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, ujętych we wniosku z dnia 11 marca 2014 r. w stosunku do tych samych kosztów ujętych we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. w sytuacji, gdy we wniosku z dnia 11 marca 2014 r. wskazano spadek planowanej pracy eksploatacyjnej w 2015 roku o 1,9 %, a we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. wskazano spadek pracy eksploatacyjnej w 2015 roku o 5,8 %.:
 - a. w grupie „Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej” koszty wskazane w pkt. 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 17, 19, 25, 26, 27, 29,
 - b. w grupie „Prowadzenie ruchu pociągów” wskazanych w pkt 2;
 3. nakazanie Zarządcy wyjaśnienia przyczyn zmian wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej w 2015 roku ze spadku 1,9 % wskazanego we wniosku z dnia 11 marca 2014 r. do spadku o 5,8 % wskazanego we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r.,
 4. nakazanie Zarządcy wyjaśnienia co Zarządca rozumie pod pojęciem „kosztów zużycia energii”, wskazanego w pkt 2 grupy „Utrzymanie i remonty infrastruktury” oraz wyjaśnienia przyczyn ich wysokiego udziału (ok. 5 %) w kosztach całkowitych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
 5. nakazanie Zarządcy wyjaśnienia w następującym zakresie:
 - a. jakiego rodzaju koszty ujęte są w pozycji planowanych kosztów „Maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych” i dlaczego wskazano we wnioskach z dnia 11 marca 2014 r. i z dnia 4 sierpnia 2014 r. różne wysokości tych kosztów,
 - b. wskazanie podziału pozycji kosztów „Prowadzenia ruchu pociągów” na koszty rodzajowe,
 6. nakazanie Zarządcy wskazania przyczyn zmian planowanych kosztów bezpośrednio związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów, planowanych na 2015 r., wskazanych w pkt 2.2 we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. w zakresie:
 - a. dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo,
 - b. dostęp do terminali towarowych,
 - c. dostępu i korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów

d. korzystanie z torów do czynności ładunkowych,

7. nakazanie Zarządcy wskazania zmian w metodologii kalkulacji lub agregacji, w stosowaniu wyłączeń kosztów przy kalkulacji stawek według projektu na 2014 rok oraz projektu na 2015 rok oraz przedstawienie uzasadnienia w tym zakresie,
8. nakazanie Zarządcy bardziej szczegółowego opisu założeń oraz metodologii kalkulacji stawek, w tym między innymi dotyczącego korekt kosztowych związanych z planowanymi zmianami działalności operacyjnej, czy sposobu alokacji kosztów do kategorii linii kolejowych, tj. kosztów uznanych za zależne od prędkości i masy pociągu, niezależnych od prędkości i masy pociągu, zależnych od prędkości i niezależnych od masy, zależnych od masy i niezależnych od prędkości,

Jednocześnie IGTL w swoim piśmie zwraca uwagę, że:

9. w projekcie cennika na rjp 2013/2014 oraz w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015”, zwanym dalej „Regulaminem”, brak jest jednoznacznej informacji, czy i w jakiej wysokości Zarządca naliczać będzie opłatę rezerwacyjną dla usług podstawowych,
10. niejasne są przyczyny zmian opłat dodatkowych na rjp 2014/2015 w wersji cennika przedstawionej we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. w stosunku do wersji przedstawionej we wniosku z dnia 11 marca 2014 r.,
11. rozporządzenie MIR, Cennik oraz Regulamin na rjp 2014/2015 nie rozstrzygają kwestii polityki rozwoju przewozów intermodalnych i brak jest w wyżej wymienionych dokumentach jakichkolwiek zniżek dla tego typu przewozów.

Odnosząc się do pism IGTL, należy podkreślić, że Prezes UTK w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego ma obowiązek, wynikający z art. 7 kpa, stania na straży praworządności, tym samym w niniejszym postępowaniu zobligowany jest do przestrzegania przepisów w zakresie zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej przedłożonych przez Zarządcę we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Prezes UTK, rozstrzygając przedmiotową sprawę, zgodnie z art. 33 ust. 8 utk, zatwierdza przedłożone stawki lub odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia ich niezgodności z zasadami o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 utk oraz przepisów wydanych na podstawie art. 35 utk, tj. przytoczonych w uzasadnieniu sprawy przepisów rozporządzenia MIR. Należy zauważyć, że wymienione przepisy nie narzucają Prezesowi UTK badania wysokości poszczególnych pozycji kosztów rodzajowych Zarządcy. Wymienione przepisy wskazują natomiast, że do kosztów przyjmowanych do kalkulacji opłaty podstawowej, zgodnie z art. 33 ust. 2 utk, zarządca przyjmuje koszty bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami. W przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z § 7 ust. 6, 7 i 8 rozporządzenia MIR, są to koszty bezpośrednio ponoszone – wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźników inflacji planowanych na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył. W przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, są to koszty bezpośrednio ponoszone – które rosną wraz ze wzrostem częstotliwości usług.

Koszty oraz sposób ich ustalania, przyjmowane przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, podlegają weryfikacji w trakcie prowadzenia niniejszego postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia tych stawek przez Prezesa UTK pod kątem ich zgodności z przepisami określonymi w szczególności w art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6, 7, 8 i 18

Strona 8 z 67

rozporządzenia MIR, a ocena ich zgodności z przytoczonymi przepisami prawnymi, obok przyjętej pracy eksploatacyjnej są głównymi czynnikami, mającymi wpływ na rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie. Nakazanie więc Zarządcy, o co wnosi IGTL w pkt 5 swoich pism szczegółowego podziału poszczególnych pozycji kosztów rodzajowych oraz ich zmian nie kwalifikuje się do czynności wykonywanych w trakcie prowadzonego niniejszego postępowania administracyjnego.

W celu zapewnienia pełnej transparentności i jednoznaczności systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządca podał do publicznej wiadomości na stronie internetowej w dokumencie „Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.”, wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych stanowiących podstawę do ustalenia bazy kosztowej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015. Jednocześnie należy zauważyć że w Instrukcji kalkulacji stawek Zarządca wymienił dokładnie koszty rodzajowe i ich przyporządkowanie do danej kategorii kosztów zależnej od udziału tych kosztów jako kosztów bezpośrednio ponoszonych i opisał zastosowane zasady kategoryzacji. Należy przy tym zauważyć, że żądanie w pkt 4 pism IGTL odnośnie nakazania Zarządcy zdefiniowania kosztów zużycia energii jest bezprzedmiotowe, jako, że koszty zużycia energii wymienione są m.in. w Załączniku Nr 1 do ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 1994 r., Nr 121, poz. 591, z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, do stosowania czego zobowiązany jest każdy przedsiębiorca w zakresie informacji wymienianych w sprawozdaniu finansowym, o którym mowa w art. 45 uor.

Proces wyznaczenia bazy kosztów stanowiących podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o wyjaśnienie którego wnosi IGTL w pkt 8 swoich pism realizowany jest, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w 8 kolejnych etapach, zgodnie ze sposobem opisanym w pkt. 2.2. Instrukcji kalkulacji stawek. Podstawą ustalenia kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, jak i dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – jest wykonanie kosztów za ostatni zakończony rok obrotowy. Rachunkowość prowadzona jest zgodnie z ustawą o rachunkowości. Sprawozdania finansowe, których jednym z elementów jest rachunek zysków i strat corocznie bada biegły rewident. Sprawozdania prezentowane są w Dzienniku Urzędowym RP „Monitor Polski B”.

Bezpośrednio z systemu transakcyjnego, z pominięciem hurtowni danych, pobierane są informacje o wysokości kosztów dla danego roku dotyczące infrastruktury kolejowej, które zostały zaewidencjonowane na poszczególnych obiektach kontrolingowych. W kolejnym kroku dane te są importowane do MS Access za pomocą kwerend do bazy danych, dotyczącej minimalnego dostępu do infrastruktury i do bazy danych dotyczącej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Przeprowadzenie kalkulacji bazy kosztowej w oparciu o koncepcję kosztów bezpośrednio ponoszonych wymagało, jak wskazuje Zarządca we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. odpowiedniego zgrupowania i kategoryzacji kosztów zaewidencjonowanych w księgach rachunkowych Zarządcy. W tym celu zdefiniowano pojęcie jednorodnych kategorii kosztów, które grupują koszty według kryterium zależności wysokości ponoszonych kosztów od wykonania przewozów pociągami, rozumianej jako wielkość kosztów zależnych od natężenia ruchu kolejowego. Zgrupowane według tej zasady koszty są następnie analizowane w celu ustalenia wartości kosztów każdej grupy, która może zostać uznana za koszty związane z prowadzeniem przewozów pociągami, a zatem za koszty bezpośrednio

przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych. Ponadto w ramach bazy kosztowej, na podstawie której wyznacza się planowaną wartość kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury wszystkie wyróżnione jednorodne grupy przyporządkowane są do jednej z dwóch grup podstawowych – utrzymania i remontów oraz prowadzenia ruchu pociągów. W ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jednorodne grupy przyporządkowano do poszczególnych rodzajów usług.

Procedura pozyskiwania danych źródłowych do bazy kosztowej opisana jest szczegółowo w pkt. 2.3. Instrukcji kalkulacji stawek. Zasady ewidencji dokumentów księgowych opisane są przez Zarządcę w polityce rachunkowości określonej w Zakładowym planie kont oraz w polityce kontrolingu określonej w Wykazie obiektów kontrolingowych wraz z komentarzem.

W ślad za Instrukcją kalkulacji stawek, alokacja kosztów, w tym: diagnostyki i utrzymania torów, z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa, dla poszczególnych kategorii linii kolejowych zależnych od prędkości technicznych dokonywana jest przy wykorzystaniu wzoru prof. H. Bałucha, gwarantującego, że stawki dostępu będą rosły wraz ze wzrostem parametru dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych kategorii linii. Przytoczony wzór będzie omówiony szerzej w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Poruszone w pkt 4 pism IGTL zagadnienia dotyczące „kosztów zużycia energii” wskazane w grupie „Utrzymanie i remonty infrastruktury” oraz przyczyn wysokiego udziału tych kosztów w kosztach całkowitych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i rodzaju kosztów ujętych w pozycji planowanych kosztów „Maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych” oraz podziału kosztów „Prowadzenia ruchu pociągów” na koszty rodzajowe, jak już wskazano wcześniej w uzasadnieniu niniejszej decyzji, związane są z wejściem w życie rozporządzenia MIR i koniecznością dostosowania się Zarządcy do obowiązującego prawa, o czym mowa powyżej.

Zarządca przyjął do kalkulacji stawek koszty bezpośrednio ponoszone za ostatni zakończony rok obrotowy 2013 dla całej usługi podstawowej, zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń, co w konsekwencji wpłata się, zdaniem Zarządcy, w spełnienie przesłanki określonej w art. 33 ust. 2 utk, stanowiącej, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, jak również § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR w przypadku minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, poprzez uznanie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako koszty uzasadnione w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Należy podkreślić, że proces wyznaczania kosztów bezpośrednio ponoszonych w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o którym mowa w pkt. 4.1. Instrukcji kalkulacji stawek, jest analogiczny do procesu ustalania planowanej wysokości kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z tą różnicą, że wyniki tej kalkulacji nie podlegają przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej.

Przyjęta metodyka planowania kosztów bezpośrednio ponoszonych na rjp 2014/2015 na podstawie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym urealnionych wskaźnikami inflacji w okresie następującym po ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązujących przepisów, jak również o działaniach Zarządcy w kierunku zminimalizowania narzutów do przyjmowanych do kalkulacji kosztów, zwiększenia przejrzystości i ujednoczenia systemu opłat

za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, a tym samym korzystnie wpłynie na stabilizację warunków wykonywania przewozów kolejowych.

Należy zauważyć, że dbając o przejrzystość i przewidywalność systemu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządca przed przedłożeniem wniosku o zatwierdzenie stawek przekazuje Prezesowi UTK Instrukcję kalkulacji stawek w wersji objętej tajemnicą przedsiębiorstwa oraz w wersji jawnej, którą zobowiązuje się opublikować również na swojej stronie internetowej. Niewielkie różnice w metodologii na rjp 2014/2015 w porównaniu do rjp 2013/2014, o których jest mowa w pkt 7 pism IGTL są bezpośrednio związane z wejściem w życie rozporządzenia MIR z dnia 5 czerwca 2014 r. i koniecznością dostosowania się Zarządcy do przepisów zmienionych tym rozporządzeniem.

Jak wskazano powyżej, koszty we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. podlegały zasadom określonym w rozporządzeniu MIR, natomiast praca eksploatacyjna nieuregulowana rozporządzeniem MIR, została określona przez Zarządcę z uwzględnieniem współmierności okresu przyjętego dla kosztów, co nie stoi w sprzeczności z zasadą rozsądnego i rzetelnego planowania kosztów i przychodów z prowadzonej działalności gospodarczej. Powyższe wpłata się w spełnienie żądań nakazania Zarządcy, opisanych w pkt 1, 2, 3, 4 i 5 pism IGTL wyjaśnienia przyczyn zmian wielkości kosztów w sytuacji zmiany planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej z 1,9 % na 5,8 % ujętych w kalkulacji stawek we wniosku z dnia 11 marca 2014 r. w stosunku do wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r.

Określanie planowanej pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej nie jest uregulowane prawnie. Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych przedstawionych w projekcie z sierpnia 2014 r., zgodnie z zapisami w pkt 3.2. Instrukcji kalkulacji stawek, przyjął wielkość pracy eksploatacyjnej, pomniejszoną o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego, w wysokości wykonanej pracy w 2013 r. czyli w okresie, który, w myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, stanowi podstawę do ustalenia kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjmowanych do kalkulacji. Jak wskazano w uzasadnieniu niniejszej sprawy, podejście Zarządcy do określenia pracy eksploatacyjnej w okresie współmiernym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych jest zgodna z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo, o których mowa m.in. w art. 6 i 7 uor.

Powyższa metoda ustalania pracy eksploatacyjnej skutkuje obniżeniem, o czym mowa w pkt 3 pism IGTL, pracy eksploatacyjnej na rjp 2014/2015 wskazanej we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. w porównaniu do wniosku z dnia 11 marca 2014 r., gdzie praca eksploatacyjna była ustalana na podstawie średniej z wykonanej pracy eksploatacyjnej w okresie ostatnich 5 lat.

Nawiązując do żądania wskazanego w pkt 6 pism IGTL, nie jest możliwe wyjaśnienie przyczyn zmian planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjętych dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ze względu na niewskazanie w piśmie okresu, do którego zmiany mają być odniesione. Jednocześnie nadmienia się, że szczegółowe uzasadnienie kalkulacji stawek dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w tym przyjętych kosztów, przedstawione jest w części II niniejszego uzasadnienia zatytułowanego „Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów”.

Należy podkreślić, że wraz z wejściem w życie rozporządzenia MIR, zarządca, zgodnie z § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR, przedkłada Prezesowi UTK do zatwierdzenia dwa projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej, tj. za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jak również projekt

stawek jednostkowych opłat dodatkowych, jeśli świadczone usługi dodatkowe są wymienione w regulaminie zarządcy, zgodnie z art. 33 ust. 11 utk.

Odnosząc się do problemu zmian opłat dodatkowych należy zauważyć, że w niniejszym postępowaniu rozstrzygane jest zatwierdzenie projektów stawek opłaty podstawowej, wymienionych powyżej, tj. za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przedłożonych przez Zarządcę – nie zaś opłat dodatkowych. Tym samym wyjaśnienie przyczyn zmian opłat dodatkowych, o które wnosi IGTL w pkt 10 pism jest bezprzedmiotowe.

Podobnie w kwestii podnoszonej w punktach 9 i 11 pism IGTL, dotyczących braku informacji dotyczących opłaty rezerwacyjnej dla usług podstawowych oraz zniżek dla przewozów intermodalnych w projekcie stawek oraz w regulaminie informuje się, że w ramach niniejszego postępowania nie znajdują one uzasadnienia prawnego do rozstrzygnięcia, zarówno w przepisach kpa, utk i rozporządzenia MIR.

Przewozy Regionalne w swoim piśmie z dnia 27 sierpnia 2014 r. Nr PBO2-6360-173/14 zwracają również uwagę na znaczny wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów o masie brutto do 240 ton dla pociągów pasażerskich na liniach, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej (trakcja spalinowa) oraz dla pociągów pasażerskich o masie do 360 ton na liniach, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej (trakcja elektryczna). Podane powyżej przedziały mas brutto pociągów są typowe dla Przewozów Regionalnych oraz dla pozostałych przewoźników pasażerskich, których właścicielem są samorządy województw. Przykładowo podano, że dla pociągu zestawionego z elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57, w poszczególnych kategoriach linii kolejowych, wzrost stawek jednostkowych wyniesie od 7,2 % do 11,1 %, natomiast dla pociągu zestawionego z dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 wzrost ten wyniesie od 3,8 % do 8,3 %. Oszacowany przez Przewozy Regionalne, na podstawie projektu cennika oraz wykazu linii kolejowych zarządzanych Zarządcę, realny koszt dostępu do infrastruktury kolejowej będzie wyższy o 7,93 % w stosunku do aktualnego. Stawia to Przewozy Regionalne w trudnej sytuacji finansowej i nie jest akceptowane przez przewoźnika. W ocenie Przewozów Regionalnych struktura przewozów pasażerskich i towarowych nie ulega zasadniczej zmianie w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy, jak również nie mają miejsca żadne zdarzenia gospodarcze uzasadniające tak wysoki wzrost kosztów świadczonych przez Zarządcę usług.

Intercity w piśmie z dnia 29 sierpnia 2014 r. Nr BAS1c-070/22/2014 zwraca uwagę na znaczny wzrost, od 0,9 % do 11,8 %, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich. Szczególnie duży jest wzrost stawek dla pociągów pasażerskich w przedziałach mas brutto od 60 ton do 300 ton, gdzie wzrost stawek waha się od 3,8 % do 11,8 %. Wzrost ten obejmuje więc autobusy szynowe i EZT (kursujące w ruchu regionalnym). W przypadku pociągów o ciężarze od 300 do 600 ton, tj. zestawień typowych dla przewozów dalekobieżnych, stawki opłaty podstawowej za minimalny dostęp rosną od 0,9 % do 7,6 %. Znaczny wzrost opłat za dostęp do infrastruktury, zdaniem Intercity, nie przekłada się na poprawę jakości stanu technicznego udostępnianej przez Zarządcę infrastruktury. Trwające prace modernizacyjne i bardzo częste zmiany rozkładu jazdy utrudniając funkcjonowanie Intercity ograniczają lub wręcz uniemożliwiają tworzenie konkurencyjnej oferty przewozowej dla klientów. Kluczową dla Intercity kwestią jest zarówno wysokość jak i niestabilność stawek dostępu do infrastruktury, które wpływają na możliwości rozwoju, wizerunek i społeczne postrzeganie przewoźnika. Zdaniem Intercity, utrzymanie wysokości stawek na niezmiennym poziomie

do 2017 roku, deklarowane przez Zarządcę w ubiegłym roku, miało w znaczący sposób przyczynić się do skutecznej rywalizacji przewoźników kolejowych z transportem drogowym.

Wicemarszałek Województwa Małopolskiego, w piśmie z dnia 18 sierpnia 2014 r. Nr TK- I.8060.42.2014, zwrócił uwagę na znaczny wzrost stawek jednostkowych dla pojazdów kolejowych o małej masie, co w konsekwencji oznacza wzrost kosztów ponoszonych przez operatorów świadczących usługi dla samorządów wojewódzkich z tytułu dostępu do infrastruktury. Powyższe spostrzeżenie budzi, zdaniem Wicemarszałka Województwa Małopolskiego, wątpliwości i zastrzeżenia, co do posługiwania się przez Zarządcę właściwymi kosztami i metodologią przy kalkulacji stawek jednostkowych. Jednocześnie zwrócono uwagę na zmianę (podniesienie) kategorii linii kolejowej Warszawa Zachodnia – Kraków Główny, pomimo jej ograniczonej przepustowości uniemożliwiającej, zdaniem Marszałka Województwa Małopolskiego, stworzenie właściwej oferty przewozowej w segmencie przewozów regionalnych.

ZNPK w piśmie z dnia 2 września 2014 r. Nr ref. ZNPK1/9/2014 podkreśla, że stawki dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządcy wciąż są za wysokie i powinny być docelowo obniżone o ok. 50 % tak, aby transport kolejowy mógł na równych warunkach konkurować z transportem drogowym. W ślad za ZNPK, zainteresowane podmioty powinny mieć możliwość dostępu do szczegółowych danych kosztowych Zarządcy przed wypowiedzeniem się w sprawie projektu cennika. Brak takich danych uniemożliwia, zdaniem ZNPK, weryfikację zasadności alokacji do bazy kosztowej poszczególnych elementów kosztowych, a także ich właściwego przypisania do poszczególnych kategorii linii kolejowych. Należy jednakże zauważyć, że sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 jest szczegółowo uregulowany przepisami rozporządzenia MIR z dniem wejścia w życie tego rozporządzenia. Zarządca powinien dążyć do optymalizacji kosztów, ale przede wszystkim poruszać się w granicach prawa, opracowanej zgodnie z przepisami z zakresu rachunkowości polityki rachunkowości, co w konsekwencji przekłada się bezpośrednio na sposób kalkulacji stawek za korzystanie z zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej. Co do wglądu podmiotów do szczegółowych danych kosztowych Zarządcy, nie należy zapominać o instytucji tajemnicy przedsiębiorstwa, co znalazło swój wyraz w postanowieniu 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.

Koleje Mazowieckie w swoim piśmie z dnia 11 września 2014 r. Nr MKP-636-187.1-2014 zwróciły uwagę na wzrost kosztów dostępu na liniach drugorzędnych i znaczenia lokalnego, zarówno zelektryfikowanych jak i nie zelektryfikowanych, na których Koleje Mazowieckie wykonują lub zamierzają wykonywać przewozy pasażerskie. Dla mas brutto od 60 ton do 360 ton, a więc dla pociągów najczęściej uruchamianych przez Koleje Mazowieckie, wzrost stawek jednostkowych, w stosunku do obowiązujących na rjp 2013/2014, wyniesie średnio 8,5 % na liniach zelektryfikowanych i około 4,45 % na liniach nieelektryfikowanych, znaczenia lokalnego, na których prowadzone są wyłącznie, nieprzekraczające masy brutto 60 ton i 100 ton, pociągi pasażerskie trakcji spalinowej.

Jednocześnie Koleje Mazowieckie zwróciły uwagę na zmierzającą we właściwym kierunku tendencję obniżenia przez Zarządcę stawek dostępu do infrastruktury peronowej. Wedługoceny Kolei Mazowieckich koszt realizacji usług dostępu do peronów oraz przekazywania komunikatów o kursowaniu pociągów ulegnie obniżeniu o około 4,65 % względem kosztów wynikających z obowiązujących na rjp 2013/2014 stawek jednostkowych.

W ocenie Kolei Mazowieckich założony przez Zarządcę wzrost stawek jednostkowych nie znajduje uzasadnienia, gdyż obecnie nie mają miejsca żadne zdarzenia gospodarcze uzasadniające wzrost opłat za usługi świadczone przez Zarządcę na takim poziomie.

Koleje Wielkopolskie w piśmie z dnia 3 października 2014 r. nr WDE-O-EK-098-2014 przedstawiły analizę przewidywanych kosztów jakie poniesie Spółka w 2015 r. w wyniku proponowanych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat. Przeanalizowano wysokość zaproponowanych stawek opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w stosunku do projektu przedłożonego przez Zarządcę w marcu 2014 r. Z analizy wynika, że stawki te są wyższe od zaproponowanych w marcu 2014 r., szczególnie w przedziałach mas brutto dla pociągów zestawianych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych (przedziały mas brutto od 120 do 360 ton). Wzrost ten wynosi od 7 % do ok. 11 %. Inną przyczyną wzrostu kosztów, uruchamianych przez Koleje Wielkopolskie pociągów, jest podwyższenie kategorii na odcinkach, po których prowadzone są pociągi Kolei Wielkopolskich. Przewidywany wzrost kosztów uruchamianych pociągów na linii nr 14, 356 i 357 waha się od 32 % do 46 %. W podsumowaniu analizy przedstawiono łączny koszt, jaki poniesie Spółka Koleje Wielkopolskie z tytułu opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Z podsumowania wynika, że pomimo obniżki kosztów dostępu do peronów i zapowiedzi megafonowych o ok. 12 %, łączny koszt wzrośnie o ok. 8 %, przy planowanym wzroście pracy eksploatacyjnej o 4,5 %. Koleje Wielkopolskie wnioskuje o nie przyjmowanie przedstawionego projektu w zaproponowanym przez Zarządcę kształcie.

SEiMTS w piśmie z dnia 10 października 2014 r. L.dz. 166/2014 przedstawiło swoje stanowisko w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015. W swoim stanowisku SEiMTS zwraca uwagę na znaczny wzrost stawek jednostkowych opłat dla pociągów pasażerskich, pociągów towarowych, za wyjątkiem pociągów ciężkich na liniach kategorii 3 i 4 oraz pociągów intermodalnych. Przeprowadzona przez SEiMTS analiza planowanych na rjp 2014/2015 stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w stosunku do obowiązujących na rjp 2013/2014 wskazuje, że podwyżka stawek dla lekkich pociągów pasażerskich w wielu przypadkach przekracza 10 %. Mając na względzie skutek jakim będzie dalsze pogorszenie się konkurencyjności kolei, SEiMTS wnosi o nie zatwierdzanie ww. stawek w przedstawionej wersji.

Odnosząc się do zagadnień poruszonych przez Wicemarszałka Województwa Małopolskiego, Przewozy Regionalne, Intercity, Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie oraz SEiMTS, mających podobny charakter, należy mieć na uwadze, że wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pojazdów o niskich masach brutto (do 600 ton), a więc obejmujących zarówno pociągi pasażerskie regionalne jak i dalekobieżne, jest wynikiem zastosowanej przez Zarządcę i opisanej w pkt. 3 Instrukcji kalkulacji stawek, metodologii kalkulacji stawek, w tym sposobu alokacji kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjętych do kalkulacji na poszczególne kategorie linii kolejowych i masy brutto pociągów oraz przyjęcia wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości wykonanej w 2013 r. i struktury pracy eksploatacyjnej na podstawie wykonania z okresu od 15 grudnia 2013 r. do 31 marca 2014 r. Jest to konsekwencją dostosowania się Zarządcy do zmiany przepisów w tym zakresie wprowadzonych wejściem w życie rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek kosztów bezpośrednio ponoszonych wykonanych w ostatnim zakończonym roku 2013 przeindeksowanych wskaźnikami inflacji i współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz spadkiem wielkości pracy eksploatacyjnej i zmiany jej struktury dla kategorii linii kolejowych wynikającej ze zmiany przedziałów mas brutto pociągów,

Strona 14 z 67

opartej o dane pozyskane z systemu SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) za okres od dnia 15 grudnia 2013 r. do dnia 31 marca 2014 r. – będących danymi źródłowymi dla wyliczenia stawek dla konkretnych kategorii linii kolejowej oraz masy pociągów. Stawki na całej sieci Zarządcy rosną wraz ze wzrostem wymienionych parametrów, co jest zgodne z § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, tak samo dla wszystkich przewoźników użytkujących infrastrukturę kolejową Zarządcy.

Pismem z dnia 26 września 2014 r. Pro Kolej przedstawiła wnioski w zakresie działań, które powinny zostać podjęte przez Prezesa UTK w ramach przedmiotowego postępowania administracyjnego. Działania te powinny obejmować:

1. weryfikację zgodności przedłożonych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat z orzeczeniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, poprzez weryfikację zgodności z prawem Unii Europejskiej i wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-512/10 rozporządzenia MIR, które nie zawiera definicji „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”,
2. wezwanie do zaprezentowania w jasnej i jednoznacznej formie opisu kategorii finansowych i kosztów stanowiących podstawę oceny zasadności włączenia do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej kosztów ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności takich pozycji jak:
 - koszty akcji zima (inne),
 - koszty zużycia energii (inne),
 - zespół szybkiego usuwania usterek i awarii (inne),
 - przejazdy (remonty główne),
 - urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach (remonty główne),
 - maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych (inne),
 - rozjazdy w torach głównych (remonty główne),
 - tory główne dodatkowe (remonty główne),
 - tory główne zasadnicze (remonty główne),
 - sieć trakcyjna (remonty główne),
3. ocenę wykonania zobowiązań nałożonych decyzją Prezesa UTK nr DRRK-WKL-9110-11/2013 z dnia 8 listopada 2013 r. w której zobowiązano Zarządcę do przedstawiania przy każdym kolejnym projekcie przedkładanych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury następujących dokumentów:
 - zestawienia planowanych inicjatyw restrukturyzacyjnych na kolejna 2 lata,
 - sprawozdania z realizacji inicjatyw restrukturyzacyjnych, zawierającego porównanie zakładanych i zrealizowanych oszczędności wraz z uwzględnieniem odchyleń od planu i wskazaniem czynników zależnych i niezależnych od Zarządcy;
4. wezwanie do wyjaśnienia przyczyn i weryfikacji zasadności odstąpienia od stosowanej poprzednio metodologii prognozowania pracy eksploatacyjnej,
5. ocenę wykonania zobowiązań nałożonych decyzją Prezesa UTK nr DRRK-WKL-9110-13/12 z dnia 24 sierpnia 2012 r., w której zobowiązano Zarządcę do przedstawienia harmonogramu działań zmierzających do dostosowania przyjmowanych do kalkulacji

wartości referencyjnych, zarówno w zakresie dopuszczalnej prędkości technicznej jak i masy brutto do wartości występujących w rzeczywistych warunkach funkcjonowania ruchu, tak aby na żadnym etapie nie wprowadzać destabilizacji rynku przewozów pasażerskich oraz towarowych,

6. wezwanie Zarządcy do uzupełnienia wniosku o materiał prezentujący szacowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych dla 4 kolejnych rozkładów jazdy pociągów, mający na celu stabilizację rynku kolejowego i umożliwiający planowanie działalności i dostosowanie usług do zapotrzebowania rynku na przewozy kolejowe.

Odnosząc się do wniosków zawartych w piśmie Pro Kolej, należy podkreślić, że:

1. Prezes UTK w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego ma obowiązek, wynikający z art. 7 kpa, stania na straży praworządności, tym samym w niniejszym postępowaniu zobligowany jest do przestrzegania przepisów w zakresie zatwierdzania stawek jednostkowych opłat. Na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza przedłożone stawki lub odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia ich niezgodności z zasadami o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 utk oraz przepisów wydanych na podstawie art. 35 utk, tj. rozporządzenia MIR. Należy zauważyć, że zgodnie z treścią przypisu Nr 2, zamieszczonego na pierwszej stronie Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 czerwca 2014 r., publikującego rozporządzenie MIR, przedmiotowe rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2014/34, w tym zgodnie z § 1 pkt 5 tego rozporządzenia – szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej oraz podwyższania opłat i udzielania ulg. Nie znajduje więc uzasadnienia żądania przez Pro Kolej weryfikacja przez Prezesa UTK zgodności rozporządzenia MIR z prawem Unii Europejskiej i wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu w sprawie C-512/10, gdyż w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR jednoznacznie określono koszty – które w myśl art. 7 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE – mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.
2. Zdaniem Prezesa UTK, żądanie zaprezentowania w jasnej i jednoznacznej formie opisu kategorii finansowych i kosztów, stanowiących podstawę oceny zasadności włączenia do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej kosztów jako rezultat wykonywania przewozów pociągami – zostało spełnione, poprzez opracowanie (również w wersji jawnej) przez Zarządcę Instrukcji kalkulacji stawek zawierającej opis metodologii ustalenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej obejmującej szczegółowy opis kalkulacji kosztów stanowiących podstawę do wyznaczania stawek opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, jak również poprzez opublikowanie na stronie internetowej Zarządcy Zasad kalkulacji stawek – jak wspomniano wcześniej w uzasadnieniu niniejszej decyzji. Zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, przeprowadzenie kalkulacji bazy kosztowej w oparciu o koncepcję kosztów bezpośrednich wymagało odpowiedniego zgrupowania i kategoryzacji kosztów (mapowania kosztów) zaewidencjonowanych w księgach rachunkowych Zarządcy. W tym celu zdefiniowano pojęcie jednorodnych kategorii kosztów, które grupują koszty według kryterium zależności wysokości ponoszonych kosztów od wykonywania przewozów pociągami. Zgrupowane według tej zasady koszty były następnie przedmiotem analizy mającej na celu ustalenie wartości kosztów każdej grupy, czyli wyznaczenie takiej ich części, która mogła zostać uznana za koszty związane z prowadzeniem przewozów pociągami, a zatem koszty bezpośrednie. Dla potrzeb

ustalania współczynników określających udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami wykorzystywane są takie informacje jak: okres eksploatacji elementów drogi kolejowej, struktura kosztów budowy 1 km drogi kolejowej, minimalny koszt utrzymania 1 km toru drogi kolejowej, współczynnik zużycia elementów srk w zależności od natężenia ruchu kolejowego, koszt budowy 1 tkm sieci trakcyjnej, częstotliwość wykonywania czynności konserwacyjnych sieci trakcyjnej, czas użytkowania sieci trakcyjnej przy minimalnym i przeciętnym natężeniu ruchu.

Wyodrębniono kwalifikację: eksploatacja, konserwacja i diagnostyka oraz kwalifikację: remonty. Obok wymienionych kwalifikacji wyodrębniono kwalifikację skupiającą koszty z grup utrzymania i remontów oraz prowadzenia ruchu pociągów, które nie zostały jednakże jednoznacznie przypisanie do jednej z wyżej wymienionych kwalifikacji, lecz zbiorczo określone jako „inne” z podaniem każdorazowo ich wysokości (np. koszty akcji zima – 25 201,8 tys zł, koszty zużycia energii – 97 612,6 tys zł).

3. W myśl przyjętych założeń, opisanych w Instrukcji kalkulacji stawek, jednym z podstawowych celów Zarządcy jest ogólnie pojęty rozwój. Dotyczy to także udostępniania infrastruktury kolejowej dostosowanej do aktualnych oczekiwań przewoźników w zakresie jakości świadczonych usług dostępu. Zarządca, zgodnie z treścią Instrukcji kalkulacji stawek, na bieżąco weryfikuje możliwości optymalizacji kosztów w celu zorientowania jak największych zasobów na rozwój. Jednocześnie stosowanie w kalkulacjach kosztów prognozowanych wskaźników inflacji pozwala na określenie przyszłego poziomu zużycia zasobów.

Zbilansowanie działalności Zarządcy wynika z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34UE. Zgodnie z tym przepisem, państwa członkowskie mogą zapewniać, w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, nieprzekraczającym pięciu lat, przynajmniej bilansowanie rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury kolejowej dochodów z opłat za dostęp do infrastruktury oraz z innych źródeł z jednej strony oraz wydatków na infrastrukturę z drugiej strony. Jednocześnie, art. 30 tej dyrektywy stanowi, że zarządcy infrastruktury kolejowej otrzymują zachęty do zmniejszania kosztów zapewnienia infrastruktury i poziomu opłat za dostęp.

Powyższe potwierdza zmiana ustawy o transporcie kolejowym z dnia 24 kwietnia 2014 r., w szczególności przepisu art. 38a utk, zgodnie z którym, minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego działalność zarządcy udostępniającego infrastrukturę kolejową na zasadach określonych w ustawie, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z tej infrastruktury. Zaś w ust. 2 przywołanego przepisu ustawy wskazuje się, że zadania i działalność, o których mowa w ust. 1, realizowane są na podstawie umowy zawartej na okres nie krótszy niż 5 lat pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą. Wymieniona umowa określa w szczególności – w myśl aktualnego brzmienia ust. 3 przytoczonego powyżej przepisu w świetle art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34UE – zadania i działalność, o której mowa w ust. 1, obowiązki zarządcy, wielkość dofinansowania, zasady rozliczenia dofinansowania, zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania i poziomu opłat, mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat oraz kary za nieutrzymanie poziomu kosztów założonych i wymienionych w przedmiotowej umowie.

Zmiana przepisów ustawy wprowadzona 24 kwietnia 2014 r. w zakresie wspomaganie działań zarządcy infrastruktury kolejowej należycie uwzględniającego bezpieczeństwo oraz utrzymanie i poprawianie jakości usług – odzwierciedla wcześniejsze starania Prezesa UTK, podkreślone w decyzji z dnia 24 sierpnia 2012 r. Nr DRRK-9110-13/13,

nakierowane na zachęcanie Zarządcy do szeroko pojętej restrukturyzacji działalności, poprzez m.in. planowanie inicjatyw restrukturyzacyjnych czy sprawozdawanie z realizacji tych inicjatyw.

Począwszy od cennika 2013/2014, Zarządca w kalkulacji stawek jednostkowych nie uwzględnia kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Następstwem ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w oparciu o obowiązujące rozporządzenie MIR jest powstanie luki finansowej m.in. z tytułu kosztów zarządzania i ochrony, które nie mogą być pokryte przychodami od przewoźników. Zapewnienie pokrycia wymienionych kosztów dla potrzeb zbilansowania działalności Zarządcy zostało spełnione poprzez zawarcie z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony, o czym mowa w Instrukcji kalkulacji stawek.

Założenia racjonalnego gospodarowania dostępnymi zasobami polegają m.in. na:

- wyłączeniu z eksploatacji linii kolejowych, co do których zainteresowanie przewoźników jest ograniczone, a koszty z tytułu m.in. utrzymania infrastruktury w celu bezpiecznego prowadzenia ruchu w ciągu ostatnich kilku lat istotnie przewyższały przychody;
- czasowym wyłączeniu bądź likwidacji posterunków ruchu;
- likwidacji nieczynnej infrastruktury kolejowej, w tym wyłączeniu z umów dzierżawy infrastruktury, sprzedaży złomu;
- wykorzystaniu materiałów staroużytecznych demontowanych w wyniku prowadzonych inwestycji;
- odpłatnym udostępnianiu majątku, w tym: gruntów, urządzeń, pomieszczeń.

Jako, że podejmowanie przez Zarządcę działań mających na celu optymalizację i racjonalizację użytkowania dostępnych zasobów przekładających się na restrukturyzację działalności w kierunku poprawy bezpieczeństwa, jakości usług i obniżania poziomu opłat jest obecnie regulowane przepisem art. 38a utk, wplatającym się w treść przytoczonych powyżej przepisów art. 8 ust. 4 i art. 30 dyrektywy 2012/34UE, jak również rozporządzenia MIR w tym zakresie – nie jest przedmiotem niniejszego postępowania,

4. Z uwagi na brak uregulowania prawnego wielkości pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca, w kalkulacji stawek zastosował indywidualną metodykę określania planowanej pracy eksploatacyjnej, która nie wskazuje, aby była obciążona wadą kalkulacji. W ramach rjp 2014/2015 przyjął bowiem wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych, tj. w bazowym 2013 r. Zagadnienie pracy eksploatacyjnej będzie omówione szerzej w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.
5. Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca przyjął średnie masy brutto dla poszczególnych przedziałów mas ustalone jako iloraz sumy planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w bruttotonokilometrach i sumy planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociagokilometrach dla danego przedziału. Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny fragmentu linii kolejowej przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych, z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii

kolejowej. Wartości referencyjne, wymienione powyżej, podobnie jak praca eksploatacyjna będą przedstawione szerzej w trakcie niniejszego rozstrzygnięcia.

6. Mając na względzie przestrzeganie prawa chroniącego interes społeczny i słuszny interes obywateli, wynikające z art. 7 kpa, nie znajduje uzasadnienia prawnego, zarówno w przepisach utk jak i w rozporządzeniu MIR, wniosek Pro Kolej o uzupełnienie przedłożonego przez Zarządcę materiału o szacowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 4 kolejnych rozkładów jazdy (rjp 2015/2016 – 2018/2019). Przepis § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR wskazuje bowiem jednoznacznie, jakie dokumenty przedkłada zarządca Prezesowi UTK występując o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wymienia się tu projekty stawek, o których mowa w art. 33 ust. 8 utk oraz w § 7 ust. 23 (projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz projekt opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości jak również wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii). Dodatkowo należy pamiętać, że zgodnie z § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów przyjmowanych do kalkulacji opłaty podstawowej ustala się na podstawie wykonania w ostatnim zakończonym roku obrotowym, w przypadku rjp 2014/2015 będzie to 2013 r. Nie jest więc możliwe dogłębne oszacowanie wykonania kosztów udostępniania dla czterech kolejnych rozkładów jazdy pociągów, o co wnosi Pro Kolej w swoim piśmie z dnia 26 września 2014 r.

Pro Kolej w dniu 16 października 2014 r. pismem Nr FPK/5/10/2014 złożyła stanowisko do zebranego w trakcie przedmiotowego postępowania materiału. W piśmie tym Pro Kolej potwierdziła przekazane w piśmie Nr FPK/14/9/2014 z dnia 26 września 2014 r. uwagi do złożonego przez Zarządcę projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej. W ocenie Pro Kolej zebrany w trakcie postępowania materiał nie odnosi się do całości aspektów sprawy. W szczególności nie zostały ujęte informacje umożliwiające weryfikację zgodności przedłożonych przez Zarządcę do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat z orzeczeniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu w sprawie C-512/10. Zdaniem Pro Kolej nie wyjaśniono również precyzyjnego zakresu kategorii kosztowych ujmowanych w Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Zarządcę obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir – 105.

O dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym, wszczętym na wniosek Zarządcy, wystąpili: IGTL – pismem z dnia 19 sierpnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014, Pro Kolej – pismami z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr FPK/54/8/2014 oraz z dnia 10 września 2014 r. Nr FPK/9/9/2014, ZNPK – pismem z dnia 2 września 2014 r. Nr ref. ZNPK 1/9/2014 oraz SEiMTS – pismem z dnia 27 sierpnia 2014 r. L.dz. 162/2014, zwani dalej „Wnioskodawcami”.

W dniu 22 sierpnia 2014 r. IGTL przy piśmie Nr IGTL/6/1-85/3 załączył Statut IGTL.

W dniu 29 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.16.AG Prezes UTK wezwał Pro Kolej do uzupełnienia braku formalnego we wniosku z dnia 28 sierpnia 2014 r. oraz poinformował o zmianie adresu siedziby UTK od dnia 29 września 2014 r.

W dniu 8 września 2014 r. pismem Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.20.MŚ Prezes UTK wezwał ZNPK do uzupełnienia braku formalnego we wniosku poprzez przekazanie aktualnego Statutu, jednocześnie informując o zmianie adresu siedziby UTK od dnia

29 września 2014 r. W dniu 12 września 2014 r. ZNPK uzupełnił wniosek przekazując poświadczoną kopię aktualnego Statutu.

Pismem z dnia 10 września 2014 r. Nr FPK/9/9/2014 Pro Kolej przesłała nowy wniosek o dopuszczenie organizacji społecznej do postępowania administracyjnego wraz dołączonym Statutem, podpisany zgodnie z reprezentacją określoną w KRS (dołączony pismem Pro Kolej z dnia 8 września 2014 r. Nr FPK/2/9/2014).

Po rozpatrzeniu powyższych wniosków IGTL, Pro Kolej, ZNPK i SEiMTS, Prezes UTK uznał, że wobec spełnienia ustawowych przesłanek z art. 31 § 1 pkt 2 kpa, tj. dopuszczenie do udziału w postępowaniu było uzasadnione celami statutowymi organizacji społecznych – Wnioskodawców i przemawiał za takimi postanowieniami interes społeczny, udział Wnioskodawców w prowadzonym postępowaniu jest uzasadniony. W związku z powyższym, Prezes UTK wydał postanowienia dopuszczające do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym wszczętym na podstawie wniosku Zarządcy w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na prawach strony – w dniu 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.9.AG dla IGTL oraz w dniu 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.30.AG dla Pro Kolej, Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.34.AG dla ZNPK i Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.38.AG dla SEiMTS.

W niniejszym postępowaniu Zarządca opatrzył niektóre z przedkładanych dokumentów klauzulą „tajemnicą przedsiębiorstwa”. Po przeprowadzeniu dokładnej analizy zastrzeżonych przez Zarządcę dokumentów, biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy prawa, orzecznictwo sądów oraz literaturę przedmiotu, w ocenie Prezesa UTK, informacje zawarte: w załącznikach Nr 3, Nr 4 i Nr 11 do *Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir-105*, przedłożonej przy piśmie z dnia 28 lipca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.7.1/2014, w załączniku do *wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 obowiązujący od dnia 14 grudnia 2014 r.*, zatytułowanym „Załącznik do pisma nr IUS3s-3610-20/14 – Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. – od strony 4 do strony 30 oraz w piśmie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610-20.4/14 dotyczącym kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – spełniły wszystkie przesłanki wynikające z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji”, niezbędne do uznania ich za tajemnicę przedsiębiorstwa, gdyż:

- są one ściśle związane z prowadzoną przez Zarządcę 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.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, czynem nieuczciwej konkurencji jest przekazanie, ujawnienie lub wykorzystanie cudzych informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa albo ich nabycie od osoby nieuprawnionej, jeżeli zagraża lub narusza interes przedsiębiorcy. Z uwagi na treść tego przepisu, ujawnienie przez Prezesa UTK informacji, które Zarządca opatrzył klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa”, mogłoby stanowić czyn nieuczciwej konkurencji. W związku z powyższym, Prezes UTK uznał za niezbędne wydanie postanowień o ograniczeniu wglądu do akt niniejszego postępowania wszystkim podmiotom biorącym w nim udział na prawach strony.

Zasadność stanowiska Prezesa UTK w zakresie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego została potwierdzona zarówno w literaturze prawniczej, jak i w orzecznictwie sądowym, w szczególności w postanowieniu 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 tajemnicą przedsiębiorstwa oraz z uwagi na powyższe, Prezes UTK wydał postanowienia ograniczające uczestnikom niniejszego postępowania na prawach strony prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez Zarządcę w załączniku do wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr IUS3s-3610-20/14 (od strony 4 do strony 30) oraz w załącznikach nr 3, 4 i 11 do Instrukcji kalkulacji stawek przedłożonej przy piśmie z dnia 28 lipca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.7.1/2014 oraz do informacji zawartych w piśmie Zarządcy z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610-20.4/14, w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa: w dniu 23 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.AG dla IGTL oraz w dniu 24 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.32.2014.AG dla Pro Kolej, Nr DRRK-WKL.9110.36.2014.AG dla ZNPK i Nr DRRK-WKL.9110.40.2014.AG dla SEiMTS.

Pismami z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.13.AG oraz z dnia 17 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.42.MŚ Prezes UTK poinformował IGTL oraz SEiMTS o zmianie adresu siedziby UTK od dnia 29 września 2014 r.

Pismem z dnia 28 sierpnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.18.MŚ oraz z dnia 25 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.50.MŚ Prezes UTK zawiadomił Zarządcę oraz podmioty na prawach strony o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 17 września 2014 r. Nr FPK/13/9/2014 Pro Kolej poinformowała o adresie do korespondencji właściwym do doręczeń pism w postępowaniu.

Pismami z dnia 18 września 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014. 43 – 48.MŚ oraz pismem z dnia 15 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.61.MŚ Prezes UTK podziękował podmiotom rynku kolejowego, które w trakcie postępowania administracyjnego złożyły swoje uwagi lub opinie do projektu stawek jednostkowych oraz poinformował, że zgłoszone uwagi będą rozważone w trakcie prowadzonego postępowania.

Pismem z dnia 26 września 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/4/2014 IGTL zwrócił się do Prezesa UTK z prośbą o wyjaśnienie, w jaki sposób zostały rozważone w toku prowadzonego postępowania uwagi IGTL zgłoszone w piśmie z dnia 18 sierpnia 2014 r.

W dniu 30 września 2014 r. IGTL skorzystała z przysługującego jej prawa i upoważniona przez Pełnomocnika IGTL osoba, na podstawie udzielonego pełnomocnictwa, dokonała wglądu do akt postępowania i wykonała fotokopie udostępnionych dokumentów, z czego sporządzono notatkę służbową Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.52.MŚ.

Pismami z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.54.MŚ oraz Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.55.MŚ Prezes UTK odpowiedział na pisma IGTL i Pro Kolej oraz pismem z dnia 17 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.65.MŚ, w których poinformował Strony, że zgłoszone wnioski będą rozważone w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego i znajdą odniesienie w jego rozstrzygnięciu.

Pismem z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.56.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 3 dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

W dniu 8 października 2014 r. pismem Nr FPK/3/10/2014 Pro Kolej zwróciła się o wyjaśnienie dotyczące włączenia do akt postępowania pisma Pro Kolej z dnia 26 września 2014 r. Nr FPK/14/9/2014. Prezes UTK w piśmie z dnia 15 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.62.MŚ poinformował Pro Kolej, że przedmiotowe pismo zostało włączone do postępowania prowadzonego na wniosek Zarządcy z dnia 4 sierpnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 obowiązujący od 14 grudnia 2014 r. i udostępnione Stronom postępowania do wglądu, a uwagi zawarte w nim, zgodnie z informacją zawartą w piśmie Prezesa UTK z dnia 3 października 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.11.2014.55.MŚ, będą rozważone w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego i znajdą odniesienie w jego rozstrzygnięciu.

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. 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. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 kpa, organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Na podstawie art. 14 ust. 4 utk do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 utk stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaczonych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

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

Przepis art. 33 ust. 2 utk stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

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

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

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

Na podstawie art. 33 ust. 4a utk zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

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

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

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

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

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

Rodzaje przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazane są w § 7 ust. 11 tego rozporządzenia.

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

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

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

Przepis art. 33 ust. 8a utk stanowi, że w przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, w całości albo w części:

- 1) obowiązują odpowiednio stawki zatwierdzone w ostatniej decyzji Prezesa UTK dotyczącej danego zarządcy,
- 2) zarządca, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności, ponownie przekazuje stawki Prezesowi UTK do zatwierdzenia, przepis 8 stosuje się odpowiednio.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zatwierdzeniem stawek jednostkowych opłat dodatkowych – na rjp 2014/2015.

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

Zgodnie z informacją zawartą w Zasadach kalkulacji stawek, nie przewidziano dofinansowania – wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej – z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej wpływającego na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zgodnie z pismem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 marca 2014 r. Nr DTK-1w-500-013/14 NK 59013/14.

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

Planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych na 2015 r. przedstawiona we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jak i dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w ramach rjp 2014/2015 została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2013);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (tylko minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej);
- 3) planowanych wskaźników inflacji;
- 4) wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania założeń w wyżej wymienionych punktach: 1-3.

Ad. 1)

Z „wykonania” kosztów z 2013 r. wyłączone zostały następujące koszty:

- a) funkcjonowania Straży Ochrony Kolei,
- b) amortyzacji. W planowanej bazie kosztów, jak wskazano w Instrukcji kalkulacji stawek, nie zostały uwzględnione w całości koszty amortyzacji z uwagi na fakt, zgodnie z informacją zawartą w Instrukcji kalkulacji stawek, że na moment sporządzania planu kosztów do kalkulacji stawek dostępu Zarządca nie dysponował narzędziami, które pozwalałyby na rejestrację i zaplanowanie kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego. W przypadku wdrożenia odpowiedniego narzędzia informatycznego, dzięki któremu będzie istniała możliwość określenia kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu pociągów, Zarządca planuje ujmowanie kosztów amortyzacji w uzasadnionej części w kalkulacjach na kolejne rozkłady jazdy,
- c) pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- d) administracyjne,
- e) niestanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, rezerwy na świadczenia pracownicze,
- f) grupy 45 – pozostałe koszty rodzajowe, 46 – podatki i opłaty, 47 – rozliczenia wewnętrzne,
- g) wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
- h) świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- i) sprzedaży innych usług na zewnątrz, w tym usług dodatkowych,
- j) narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności,
- k) usuwanie skutków wypadków kolejowych,
- l) zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- m) wynagrodzeń i pochodnych związanych z porozumieniem w sprawie programu dobrowolnych odejść,
- n) odcinków linii, na których realizowany jest tranzyt uprzywilejowany.

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

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

– pośrednie;

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej (minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej) obliczany jest w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy drugiej soboty grudnia każdego roku, a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2013 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r., wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie obowiązujących „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” opublikowanych przez Ministra Finansów w czerwcu 2014 r. Jednocześnie, jak wynika z treści wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., zmiany wskaźników przeszacowania bazy kosztów ostatniego zakończonego roku obrotowego polegają na zastosowaniu wyłącznie wskaźników inflacji ustalonych przez Ministra Finansów na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (dla 2014 r. – 101,2 %, zaś dla 2015 r. – 102,3 %). W ślad za tym, zdaniem Zarządcy, zastosowana indeksacja o wskaźniki gospodarcze nie zapewnia ujęcia w kosztach istotnych zdarzeń gospodarczych, które mogą nastąpić w przyszłości.

Planowane wskaźniki inflacji na rok 2014 i 2015 przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian		
	2014	2015	Zmiana 2015/2013
CPI – dynamika średnioroczna	101,2 %	102,3 %	103,5 %

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

Ad. 4)

Koszty bezpośrednio ponoszone stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zostały obliczone na podstawie współczynników udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych wyznaczonych dla wyodrębnionych, jednorodnych kategorii kosztów. Zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, współczynnik udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych wyrażany w %, zwany dalej „współczynnikiem U”, przypisywany jest do kategorii kosztów w celu ustalenia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W szczególności koszty te obejmują: koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę w szczególności obowiązków określonych:

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

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

Powyższe zasady, jak wskazuje Zarządca we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., obowiązują również dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jako że jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – zostały przyjęte na podstawie art. 33 ust. 2 utk, koszty jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Tym samym, Zarządca oświadczył, że spełnił zobowiązanie wynikające z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

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

- projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
 - projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów
- wraz z kalkulacją wysokości stawek przedłożonych przez Zarządcę na rjp 2014/2015.

B. OPŁATA PODSTAWOWA

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

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

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

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

Planowana baza kosztów bezpośrednich na 2015 r. – przedstawiona we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2014/2015 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku

obrotowym 2013, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji (§ 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR) oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (§ 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR) przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych (§ 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk).

Należy zauważyć przy tym, że wykonanie kosztów za 2013 r. znalazło odzwierciedlenie w sprawozdaniu finansowym, które zgodnie z informacją zawartą w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego (stan na dzień 22 sierpnia 2014 r.) Dział 3 Rubryka 2 Wpis 1. „Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego za okres od 01.01.2013 do 31.12.2013, zostało złożone w dniu 30 czerwca 2014 r. i zbadane przez biegłego rewidenta, o czym mowa we Wpisie 2. „Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta za okres od 01.01.2013 do 31.12.2013.”

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczany jest, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy drugiej soboty grudnia każdego roku, a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem: liczba dni
1	rjp 2014/2015	14 grudnia 2014 r.	12 grudnia 2015 r.	364
2	2013 r.	1 stycznia 2013 r.	31 grudnia 2013 r.	365
3	Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej [Z = Lp. 1 / Lp. 2]			0,99726

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

W ślad za informacją Zarządcy we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., zastosowana przez Zarządcę indeksacja opiera się wyłącznie na inflacji ustalonych przez Ministra Finansów na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył). Stwierdza się więc, że Zarządca uwzględniając wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, spełnił przesłankę określoną przywołanym przepisem.

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

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

W opisanej we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. bazie kosztowej przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej – współczynnik U wynosi ██████%. Baza kosztowa obejmuje 2 grupy pozycji kosztów – dla których współczynnik U w pełnych planowanych kosztach dla danej grupy wynosi:

- dla grupy kosztów utrzymania – ██████%,
- dla grupy kosztów prowadzenia ruchu kolejowego – ██████%.

Każdej pozycji kosztowej zaliczanej rozdzielnie do wymienionych powyżej grup kosztowych przypisano wartość obliczoną na podstawie współczynników U. W ślad za tym, poszczególne pozycje kosztów zostały pogrupowane w 10 kategoriach – dla których współczynnik U dla poszczególnej kategorii wynosi:

- Kategoria 1 – koszty bezpośrednio ponoszone – udział ██████%,
- Kategoria 2 – infrastruktura drogowa i budynki – udział ██████%,
- Kategoria 2.1 – budynki związane z ruchem kolejowym – ██████%,
- Kategoria 3 – infrastruktura drogowa – udział ██████%,
- Kategoria 4 – urządzenia sterowania ruchem – udział ██████%,
- Kategoria 5 – infrastruktura trakcyjna – udział ██████%,
- Kategoria 6 – infrastruktura trakcyjna – udział ██████%,
- Kategoria 7 – infrastruktura trakcyjna – udział ██████%,
- Kategoria 8 – koszty pośrednie – udział ██████%,
- Kategoria 9 – prowadzenie ruchu pociągów – udział ██████%,
- Kategoria 9.1 – dróżnicy przejazdowi – ██████%,
- Kategoria 10 – centrum zarządzania ruchem kolejowym – udział ██████%.

Szczegółowe informacje o pozycjach kosztów przyporządkowanych do danej grupy kosztowej, przypisanych im kategorii oraz udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych zostały zamieszczone we wniosku oraz Instrukcji kalkulacji stawek.

Przy braku uregulowań prawnych w zakresie definicji kosztu bezpośrednio ponoszonego pozytywnie ocenić należy starania Zarządcy dla zachowania zasady ostrożności i rzetelności w przyjmowaniu do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Działania powyższe wplatają się zatem w spełnienie przesłanki, określonej przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, który traktuje, że do kosztów bezpośrednio ponoszonych, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zaliczając do niej w części koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji w części wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

Stosując się do przyjętych Zasad kalkulacji stawek, wymienionych w załączniku do wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., Zarządca w kalkulacji kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 uwzględnił koszty bezpośrednio ponoszone, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w ujęciu tabelarycznym, poddał analizie i określił udział kosztów stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w pełnych kosztach dla każdej grupy kosztowej.

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013 i planowanych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, zmianę wymienionych kosztów oraz udziały kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2013 [tys. zł]	Plan rjp 2014/2015 [tys. zł]	Zmiana [%] rjp 2014/2015 do Wykonanie 2013	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę kosztów
1	Koszty bezpośrednio ponoszone, w tym:	1 816 263,9	1 864 403,5	2,6	■
1.1	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	897 539,1	926 654,9	3,2	■
1.2	Koszty prowadzenia ruchu	918 724,8	937 748,6	2,1	■
1.3	Amortyzacja	0	0	0	■
2	Koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej	1 816 263,9	1 864 403,5	2,6	■

Analiza powyżej wymienionych kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp 2014/2015 w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2013 r., że nie przekroczy planowanego wskaźnika inflacji ustalonego przez Ministra Finansów w okresie 2014-2015.

Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp jedynie części kosztów bezpośrednio ponoszonych związanych z tą usługą, wypełnia zatem obowiązek nałożony przepisem § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk.

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

Planowana praca eksploatacyjna na 2015 r. przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych dla rjp 2014/2015 opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy z dnia 4 sierpnia 2014 r., została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, pomniejszonej o wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego,
- 2) struktury pracy eksploatacyjnej na rjp 2014/2015 odpowiadającej strukturze rjp 2013/2014 dla okresu od 15 grudnia 2013 r. do 31 marca 2014 r.

Przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2014/2015 pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

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

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 Zarządca, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. przyjął wielkość pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2013 r.

Poniżej przedstawiono zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji oraz wielkość pracy eksploatacyjnej zaplanowanej na rjp 2013/2014.

Wyszczególnienie	Plan rjp 2013/2014 [tys. pockm]	Plan rjp 2014/2015 [tys. pockm]	Zmiana [%] rjp 2014/2015 do rjp 2013/2014
Pociągi pasażerskie	142 858	135 836	- 4,9
Pociągi towarowe	77 380	71 525	- 7,6
Razem	220 237	207 361	- 5,8

Zgodnie z przedstawioną tabelą, praca eksploatacyjna planowana na rjp 2014/2015 w porównaniu do rjp 2013/2014 zmniejszyła się, szczególnie w przypadku w przypadku pociągów towarowych.

Struktura planowanej pracy eksploatacyjnej dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz całkowitych mas brutto pociągów z uwzględnieniem dostępności sieci trakcyjnej została przedstawiona we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r.

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

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

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl z art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy, przy uwzględnieniu dostępności do trakcji elektrycznej.

Stawka jednostkowa została ustalona jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR.

Jednocześnie, zgodnie z zapisem zawartym w Zasadach kalkulacji stawek, w związku z tym, że Zarządca nie przeprowadził badań rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wartość tego składnika dla wszystkich przewozów wyniosła 0 zł/pockm.

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

Zarządca zestawiał we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, oddzielnie dla przewozów pasażerskich i towarowych z uwzględnieniem dostępu do sieci trakcyjnej w tablicach, których poszczególne kolumny dotyczą kategorii linii kolejowych, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, w myśl art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, że opłata ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, zelektryfikowanej lub nieelektryfikowanej, rodzaju pociągu oraz planowanej całkowitej masy brutto pociągu wg wydzielonej trasy pociągu – dla pociągów pasażerskich o masie większej niż 900 ton zaokrąglana jest do 900 ton, zaś dla pociągów towarowych o masie większej niż 3000 ton zaokrąglana jest do 3000 ton.

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

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r.:

- 1) przypisano planowaną pracę eksploatacyjną wyrażoną w pockm oraz planowaną pracę eksploatacyjną wyrażoną w brutotonokilometrach (btkm) do poszczególnych kategorii linii kolejowych. Planowane wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej zarówno w pockm jak i btkm zostały przyporządkowane poszczególnym przedziałom całkowitych mas brutto pociągów proporcjonalnie do wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych kategoriach linii kolejowych oraz przedziałach całkowitych mas brutto pociągów za okres od dnia wejścia w życie rjp 2013/2014 do dnia 31 marca 2014 r., uwzględniający zmiany kategorii linii kolejowych na okres obowiązywania rjp 2014/2015;
- 2) wyznaczono średnią dopuszczalną prędkość techniczną dla poszczególnych kategorii linii kolejowych w taki sposób, że średnie dopuszczalne prędkości techniczne dla poszczególnych kategorii linii kolejowych zostały ustalone jako iloraz sumy iloczynów dopuszczalnych prędkości technicznych w ramach danej kategorii linii i długości tych linii przez sumę długości danej kategorii linii (średnia ważona długością linii danej kategorii);
- 3) uwzględniono grupy i pozycje kosztowe, o których mowa w pkt 1.1 niniejszej decyzji;
- 4) przypisano nośnik alokacji kosztów. Do wszystkich wymienionych powyżej grup i pozycji kosztowych przypisano nośnik alokacji do danej grupy i pozycji kosztowej na kategorii linii, odpowiadający naturze powstawania kosztów.

Zastosowano nośniki alokacji kosztów:

- dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości i masy pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w btkm,
 - dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od prędkości pociągu – iloczyn współczynnika różnicującego stawki w zależności od średniej prędkości technicznej i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm,
 - dla tych części kosztów infrastruktury, które są zależne od masy pociągu – praca eksploatacyjna wyrażona w pockm;
- 5) wyznaczono parametr. Dla wszystkich grup i rodzajów kosztów wyznaczono parametr, którym posłużono się do wyznaczenia funkcji stawki uzależnionej od średniej masy brutto pociągów w przedziałowych kategoriach masy i zgodnej ze wzorem:

$$F(M) = A_n + B_n \cdot M_i$$

gdzie:

A_n – parametr stały dla kategorii linii n [jednostka: zł/pockm]

B_n – parametr różnicujący stawkę w ramach kategorii linii [jednostka: zł/btkm]

M_i – średnia masa brutto pociągów w i -tej przedziałowej kategorii masy [jednostka: tona]

- Koszty zależne od prędkości i masy pociągu wchodzi w skład parametru B , różnicując go między kategoriami linii.
- Koszty zależne od prędkości pociągu wchodzi w skład parametru A , różnicując go między kategoriami linii.
- Koszty zależne od masy pociągu wchodzi w skład parametru B .
- Koszty stałe i niezależne od prędkości i masy pociągu wchodzi w skład parametru A .

Dla otrzymanych funkcji stawki uzależnionej od średnich mas brutto pociągów w przedziałach całkowitych mas brutto pociągu dla danej kategorii linii kolejowej wyznaczono stawki jednostkowe dla poszczególnych przedziałów całkowitych mas brutto pociągów.

Stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., skalkulowane zostały w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów na poziomie 0 zł/pockm, pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Powyższe stanowi o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

3.2.1. Przedziały mas brutto pociągów

Jak wynika z Zasad kalkulacji stawek, pozostawiono 37 takich samych przedziałów mas brutto pociągów jak przy kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2013/2014.

Tablica cennikowa, zamieszczona we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., została opracowana dla całkowitych mas brutto wszystkich pociągów pasażerskich i dla całkowitych mas brutto

pociągów towarowych mniejszych od 900 ton – co 60 ton, a dla całkowitych mas brutto od 900 ton pociągów towarowych – co 100 ton.

Uwzględniona w cenniku na rjp 2014/2015 struktura mas brutto pociągów, jak również wielkość ostatniego przedziału masy brutto pociągów towarowych $M \geq 3000$ ton, jest analogiczna do zastosowanej w cenniku na rjp 2013/2014 i została przyjęta po przeprowadzonych konsultacjach z przewoźnikami kolejowymi na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 13 września 2013 r.

Wartości średnich mas brutto pociągu dla poszczególnych przedziałów przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp przedstawiono w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto [t]	Średnia masa do wyznaczenia stawek w przedziałach [t]	Całkowita masa brutto [t]	Średnia masa do wyznaczenia stawek w przedziałach [t]
$M < 60$	■	$1300 \leq M < 1400$	■
$60 \leq M < 120$	■	$1400 \leq M < 1500$	■
$120 \leq M < 180$	■	$1500 \leq M < 1600$	■
$180 \leq M < 240$	■	$1600 \leq M < 1700$	■
$240 \leq M < 300$	■	$1700 \leq M < 1800$	■
$300 \leq M < 360$	■	$1800 \leq M < 1900$	■
$360 \leq M < 420$	■	$1900 \leq M < 2000$	■
$420 \leq M < 480$	■	$2000 \leq M < 2100$	■
$480 \leq M < 540$	■	$2100 \leq M < 2200$	■
$540 \leq M < 600$	■	$2200 \leq M < 2300$	■
$600 \leq M < 660$	■	$2300 \leq M < 2400$	■
$660 \leq M < 720$	■	$2400 \leq M < 2500$	■
$720 \leq M < 780$	■	$2500 \leq M < 2600$	■
$780 \leq M < 840$	■	$2600 \leq M < 2700$	■
$840 \leq M < 900$	■	$2700 \leq M < 2800$	■
$900 \leq M < 1000$	■	$2800 \leq M < 2900$	■
$1000 \leq M < 1100$	■	$2900 \leq M < 3000$	■
$1100 \leq M < 1200$	■	$M \leq 3000$	■
$1200 \leq M < 1300$	■		

Przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotywy według przydzielonej trasy pociągu.

Dla tak zdefiniowanych przedziałów mas brutto pociągów pasażerskich i towarowych, umożliwiono zgodnie z zasadami postępowania określonymi w Regulaminie przydzielania tras pociągów na rjp 2014/2015:

- zwiększanie planowanej masy brutto pociągów (w przypadku pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton),
- zmniejszanie planowanej masy brutto pociągów nie więcej niż o 500 ton.

3.2.2. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., pozostawiono takie same zasady kategoryzacji linii kolejowych jak przy kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2013/2014.

Natomiast w Instrukcji kalkulacji stawek wskazano że 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. W ślad za tym, kategoria linii kolejowej ustalana jest dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do instrukcji Wykaz linii Id-12(D-29).

W Instrukcji kalkulacji stawek stwierdzono, że kategoria linii określona została na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

3.2.2.1. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2013 r. i odnoszone jest do 1 km toru.

3.2.2.2. Kategoria linii kolejowej

Kategoria linii kolejowej ustalana jest odrębnie dla pociągów pasażerskich lub towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby („w dół”) z przedziału <1,5> 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 – km/godz.	$0 < V_{max} \leq 40$ 0	$40 < V_{max} \leq 60$ 60	$60 < V_{max} \leq 80$ 80	$80 < V_{max} \leq 100$ 100	$V_{max} > 100$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

3.2.3. Średnia dopuszczalna prędkość techniczna

Zarządca w Instrukcji kalkulacji stawek wskazał, że jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnionego 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) i danych o ograniczeniach stałych na rozkład jazdy 2014/2015. Przyjęty algorytm uwzględnia charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założone średnie 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 dwóch obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego. 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. Jeśli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię, po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Wartość średniej dopuszczalnej prędkości technicznej z uwzględnieniem ograniczeń stałych dla poszczególnych kategorii linii kolejowych wykorzystane w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 zamieszczone we wniosku Zarządcy przedstawia poniższa tabela.

Rozkład jazdy pociągów	Średnia dopuszczalna prędkość techniczna [km/godz.] dla kategorii:				
	1	2	3	4	5
rjp 2013/2014	37,5	55,3	78,5	112,2	137,7

rjp 2014/2015	37,5	55,1	78,6	114,2	139,2
Zmiana [%] rjp 2014/2015 do rjp 2013/2014	0,0	-0,4	0,1	2,0	1,1

W Instrukcji kalkulacji stawek Zarządca podkreśla, że utożsamianie przyjętych do kalkulacji empirycznych referencyjnych prędkości technicznych z dopuszczalnymi prędkościami jakie przewoźnicy mogą osiągnąć na danych kategoriach odcinków jest bezzasadne. Z jednej strony należy pamiętać, iż kategoria odcinka jest wypadkową dwóch czynników stąd dany odcinek może zostać zakwalifikowany do kategorii niższej niż wynika to z czynnika prędkości zawyżając średnią dopuszczalną prędkość dla całej kategorii (np. odcinki o dopuszczalnych prędkościach 150 km/godz. dla pociągów pasażerskich, ale natężeniu 30 pociągów na km toru zostaną zakwalifikowane do kategorii 4, gdzie teoretyczna prędkość dla pociągów pasażerskich to przedział od 100 km/godz. do 120 km/godz.). Z drugiej strony przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi w znacznej mierze odzwierciedlenie jakości infrastruktury oraz wymagań jakie są związane z jej utrzymaniem (np. poprzez zastosowanie droższych elementów konstrukcyjnych oraz systemów sterowania ruchem kolejowym na liniach o wyższej dopuszczalnej prędkości technicznej) i w związku z tym przyjmowana do kalkulacji dopuszczalna prędkość techniczna stanowi adekwatny miernik zróżnicowania kosztów alokowanych na poszczególne kategorie linii kolejowych.

3.3. Wzór do alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych

Z Instrukcji kalkulacji stawek (również w wersji jawnej) wynika, że przy opracowywaniu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej do alokacji niektórych kosztów zarządcy infrastruktury, tj. diagnostyki i utrzymania torów z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa, na poszczególne kategorie linii kolejowych – wykorzystano wzór prof. H. Bałucha służący do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych.

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

gdzie: v – wartość współczynnika dynamicznego, V – prędkość

Dla tak przyjętej relacji pomiędzy dopuszczalną prędkością techniczną a kosztami, koszty dla toru o dopuszczalnej prędkości technicznej 130 km/godz są 1,94-krotne wyższe od tego samego toru z prędkością 40 km/godz. 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, co jest wymagane przepisem § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Przedstawiony powyżej wzór, wykorzystywany naukowo do analizy kosztów utrzymania torów, został zaprezentowany przez prof. H. Bałucha w artykule „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych”

(<http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-article-BSL2-0008-0198>).

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

Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy w Zasadach kalkulacji stawek, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały ustalone w oparciu

o koszty utrzymania i prowadzenia ruchu kolejowego w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co stanowi spełnienie przesłanki § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, stanowiącego, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Na wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz na relacje pomiędzy stawkami dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz dla przedziałów mas brutto pociągów wpływ mają poniższe czynniki:

- wielkość i struktura planowanych kosztów,
- wielkość i struktura planowanej pracy eksploatacyjnej,
- parametry referencyjne dopuszczalnej prędkości technicznej i masy brutto pociągów,
- metoda kalkulacji stawek jednostkowych.

Jednocześnie z Zasad kalkulacji stawek wynika, że dla pociągów pasażerskich o masie brutto równej/większej niż 900 ton oraz pociągów towarowych o masie brutto równej/większej niż 3000 ton Zarządca przyjął jedną stawkę, ustaloną dla danej kategorii linii kolejowej i dostępności urządzeń sieci trakcyjnej.

Zarządca we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. oraz na swojej stronie internetowej opublikował projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

W poniższej tabeli przedstawiono średnie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla cennika na rjp 2013/2014 i według projektu na rjp 2014/2015.

Rodzaje pociągów	Stawki jednostkowe [zł/pockm] wg cennika		Zmiana [%] w stosunku do cennika na rjp 2013/2014
	rjp 2013/2014	rjp 2014/2015	
Pasażerskie	6,33	6,51	2,8
Towarowe	13,70	13,71	0,1
Ogółem	8,92	8,99	0,8

Średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla wszystkich pociągów, według danych przyjętych do kalkulacji stawek wynosi 8,99 zł/pockm, co oznacza, zwiększenie o 0,07 zł/pockm (0,8 %) w stosunku do rjp 2013/2014.

Przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2014/2015 kosztów bezpośrednio ponoszonych, a więc kosztów tylko w części wynikającej bezpośrednio z wykonywania przejazdów pociągami, o czym traktuje § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, określonych w § 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR, jak również pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, pomniejszonej o wielkość pracy

Strona 40 z 67

eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego, jak również zastosowanie metodyki kalkulacji przedstawionej we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. oraz Instrukcji kalkulacji stawek skutkuje wzrostem o 0,8 % średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym wzrostem o 2,8 % dla pociągów pasażerskich, przy jednoczesnym wzroście o 0,1 % dla pociągów towarowych. Należy zauważyć, że wzrost dla pociągów pasażerskich jest nieco wyższy niż wskaźnik inflacji planowany na 2015 r., natomiast niższy niż zmiana wskaźników inflacji w okresie 2013 – 2015.

Analiza wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. wraz z załączonymi do tego wniosku Zasadami kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w oparciu o Instrukcję kalkulacji stawek pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, jak również zastosował wielkości i metodykę przyjętą do kalkulacji wymienionych stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Zarządca realizuje politykę stabilizacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez utrzymanie podstawowych założeń oraz sposobu kalkulacji przedmiotowych stawek w porównaniu do poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając jednakże zasady określania tych stawek wynikające z przepisów prawa, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR. W ślad za tym, nie uległy zmianie m.in. zasady kategoryzacji linii kolejowych oraz przedziały mas brutto pociągów, zastosowany wzór alokacji kosztów na poszczególne kategorie linii kolejowych, jak również określenie kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat w oparciu o koszty wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym, pamiętając jednakże o zmianach wynikających z obowiązywania rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziale mas, skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Zarządca określił, zgodnie z art. 33 ust. 1 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk w oparciu o opisane poniżej zasady i o przyjęte wielkości.

Do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 7 rozporządzenia MIR), Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowych i pośrednich.

W myśl art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013 jedynie w części, w której są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami, przeszacowane następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (§ 7 ust. 8 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR).

Zarządca nie pomniejszył kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek o środki publiczne, które miałyby być przekazane Zarządcy w celu pomniejszenia wysokości opłat za korzystanie

z infrastruktury kolejowej w związku z nieotrzymaniem tychże środków publicznych (§ 7 ust. 9 rozporządzenia MIR).

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pracy eksploatacyjnej wykonanej w identycznym okresie jak dla przyjętych kosztów Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, wpłatającej się w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 uor, zgodnie z którą, w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Jednocześnie, zgodnie z informacją zawartą w Zasadach kalkulacji stawek załączonych do wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjętych do kalkulacji tych stawek. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

W myśl § 7 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia MIR, Zarządca określił stawki bez uwzględniania składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów z uwagi na nieokreślenie w regulaminie wartości tego składnika pod warunkiem zbadania rynku pod kątem zagrożenia przejścia przewozów przez transport samochodowy, o czym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

Stawki rosną wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2014/2015 kosztów bezpośrednio ponoszonych, przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, przyjęta praca eksploatacyjna wykonana w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek przyczyniły się do wzrostu o 0,8 % średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, a więc niżej niż zmiana wskaźników inflacji w okresie 2013 – 2015.

Po dokonaniu analizy projektu uznaje się, że przedłożone do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wraz z ich kalkulacją, spójną dla opisów zawartych we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w załączonych do niego Zasadach kalkulacji stawek jak również z Instrukcją kalkulacji stawek – zostały przedłożone i skalkulowane prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie ich zatwierdzenia.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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

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

do utk, w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek koszty opisane w pkt. 1, ilości usług opisane w pkt. 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt. 3.

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

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

W treści wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. wskazano, że jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 utk, koszty, jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Powyższe potwierdza zatem zastosowanie się Zarządcy do obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 utk stanowiącego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami jak również wplata się w treść przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, traktującej, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych na 2015 r. – przedstawiona we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2014/2015 dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, została wyznaczona – analogicznie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z wyłączeniem przeszacowania współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej – na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych.

Jednakże, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, w przypadku, gdy planowana wielkość usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie wzrasta oraz planowane koszty bezpośrednio ponoszone świadczenia tej usługi rosną w stosunku do wielkości przyjętej do kalkulacji stawki na poprzedni rozkład jazdy pociągów w stopniu większym niż planowana inflacja na następny rok – podstawą kalkulacji stawki dla danej usługi są koszty bezpośrednio ponoszone przyjęte do kalkulacji stawki na poprzedni rozkład jazdy pociągów przeindeksowane wskaźnikiem inflacji ustalonym przez Ministra Finansów dla następnego roku, na który szacowana jest baza kosztów.

Mając na uwadze powyższe działania Zarządcy, świadczące o ujmowaniu w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów tylko kosztów bezpośrednio ponoszonych, przeindeksowanych jedynie wskaźnikiem inflacji stwierdza się więc, że Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

W opisanej we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. bazie kosztowej przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – udział kosztów bezpośrednich (współczynnik U) w pełnych planowanych kosztach dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynosi ■■■ %.

W ślad za tym, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca określił oddzielnie dla każdej usługi świadczonej w ramach dostępu do urządzeń – współczynnik U danej usługi, który wynosi:

- dla dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo – ■■■ %,
- dla dostępu i korzystania z peronów – ■■■ %,
- dla dostępu i korzystania ze stacji pasażerskiej Gdynia Postojowa – ■■■ %,
- dla dostępu do torów postojowych dla pociągów pasażerskich – ■■■ %,
- dla dostępu do terminali towarowych – ■■■ %,
- dla dostępu i korzystania ze stacji rozrządowych – ■■■ %,
- dla dostępu i korzystania z torów do urządzeń do formowania składów pociągów – ■■■ %,
- dla korzystania z torów postojowych – ■■■ %,
- dla korzystania z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych – ■■■ %.

Poszczególne pozycje kosztów zaliczanych rozdzielnie do wymienionych powyżej usług, dla których ustalono współczynnik U zostały pogrupowane w 10 kategorii kosztów – dla których współczynnik U dla danej kategorii wynosi:

- Kategoria 21 – koszty bezpośrednio ponoszone – udział ■■■ %,
- Kategoria 22 – infrastruktura drogowa – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka i remonty bieżące i awaryjne – udział ■■■ %,
- Kategoria 23 – infrastruktura drogowa – remonty główne – udział ■■■ %,
- Kategoria 24 – sieć trakcyjna – remonty bieżące i awaryjne – udział ■■■ %,
- Kategoria 24.1 – sieć trakcyjna – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka – ■■■ %,
- Kategoria 25 – sieć trakcyjna – remonty główne – udział ■■■ %,
- Kategoria 26 – koszty pośrednie – udział ■■■ %,
- Kategoria 27 – perony – remonty główne – udział 7■■ %,
- Kategoria 28 – perony – eksploatacja, konserwacja i diagnostyka, remonty bieżące i awaryjne – udział ■■■ %,
- Kategoria 29 – urządzenia stacyjne – eksploatacja, konserwacja i diagnostyka – udział ■■■ %.

Szczegółowe informacje o kosztach przyporządkowanych do danej kategorii zostały zamieszczone w pkt. 4 Instrukcji kalkulacji stawek.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem przejazdów pociągami jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – potwierdza zastosowanie się Zarządcy do przytoczonego obowiązku MIR, stanowiącego, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Jednocześnie wypełnia to przesłankę określoną w art. 33 ust. 2 utk, traktującą, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

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

Zaplanowana kwota kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjęta do kalkulacji stawek, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r., wynika, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, z przeindeksowania wskaźnikami inflacji. Przyjęta metodyka ustalania kosztów bezpośrednio ponoszonych w powyższym zakresie stanowi urealnienie kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym poprzez zastosowanie jedynie wskaźników inflacji.

Powyższe wskazuje na ustalenie przez Zarządcę kosztów przyjętych do kalkulacji stawek tylko w części bezpośrednio ponoszonej jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, czyli kosztów bezpośrednio ponoszonych, za ostatni zakończony rok obrotowy 2013, tj. za okres spójny dla całej usługi podstawowej (zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń), jak również na starania Zarządcy w kierunku zminimalizowania narzutów do kosztów świadczonych usług w ramach minimalnego dostępu – co w konsekwencji świadczy o przyjęciu do kalkulacji stawek tylko kosztów bezpośrednio ponoszonych, potraktowanych przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r. – jako koszty uzasadnione, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

Wyjątek stanowią koszty, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r., przyjęte do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo i za dostęp i korzystanie z peronów, o których mowa poniżej.

Dla potrzeb ustalenia kosztów usługi dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, zastosowano indywidualną kalkulację. Wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych ustalona na poziomie przyjętym z cennika na rjp 2013/2014 przeindeksowana została wskaźnikiem inflacji ustalonym przez Ministra Finansów dla 2015 r. Podejście takie wynikało z faktu, że planowana wielkość usługi nie wzrosła, natomiast planowane koszty bezpośrednio ponoszone świadczenia tej usługi wzrosły w stosunku do wielkości przyjętej do kalkulacji stawki na poprzedni rozkład jazdy pociągów w stopniu większym niż planowana inflacja na następny rok. W nawiązaniu do powyższego, do kalkulacji stawki dla usługi dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo Zarządca przyjął, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r., wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych na poziomie przyjętym do cennika na rjp 2013/2014, przeindeksowaną wskaźnikiem inflacji ustalonym przez Ministra Finansów dla następnego roku, na który szacowana jest baza kosztów. Powyższe nie jest sprzeczne z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

W 2013 r. koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych w zakresie dostępu do peronów nie obejmowały kosztów związanych z informowaniem podróżnych, o które usługa dostępu do peronów została rozszerzona w ramach rjp 2014/2015. Wobec tego koniecznym było przyjęcie przez Zarządcę założenia planu kosztów związanych z informowaniem podróżnych, sporządzonego w oparciu o podpisane przez Zarządcę umowy z kontrahentami.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., Zarządca poddał analizie i określił udział kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą

pociągów – w pełnych kosztach dla każdej usługi. Specyfika świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów pociąga za sobą wysoki udział kosztów bezpośrednio ponoszonych, co potwierdza informacja zawarta w poniższej tabeli.

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednio ponoszonych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013, będących podstawą do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2014/2015, zmianę wymienionych kosztów oraz udziały kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług świadczonych w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą – przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp	Wyszczególnienie	Wykonanie 2013 [tys. zł]	Plan na 2014/2015 [tys. zł]	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę kosztów	Zmiana [%] w stosunku do Wykonania 2013
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	█	98,0	█	█
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:				
	▪ korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	█	313,6	█	█
	▪ dostęp i korzystanie z peronów	█	60 841,0 * z informowaniem podróżnych	█	█
	▪ dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym:	█	1 198,2	█	█
	- lokomotyw luzem i szynobusów	█	202,7		█
	- pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych	█	995,5		█
3	Dostęp do terminali towarowych, w tym:	█	4 651,3	█	█
	▪ pojazdów kolejowych luzem	█	748,8		█

	▪ pociągów lub składów manewrowych	■	3 902,5	■	■
4	Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	■	19 701,5	■	■
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	■	7 040,4	■	■
6	Korzystanie z torów postojowych	■	16 260,0	■	■
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych przy rampach i placach ładunkowych	■	5 268,3	■	■
Razem: dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów		■	115 372,3	■	■

Szczegółowe informacje o kosztach przyporządkowanych do danej kategorii zostały zamieszczone w pkt. 4 Instrukcji kalkulacji stawek.

Zakwalifikowanie zatem przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jako uzasadnionych – kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami urealnionych wskaźnikami inflacji – należy uznać za zasadne i spełniające przesłanki § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

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

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

Zarządca, uwzględniając obserwowane trendy zmian zamawianych usług, zaplanował dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów ilości usług w oparciu o usługi wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013. Wiąże to się z przyjętą przez Zarządcę zasadą, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynikającą z przywołanego wcześniej art. 6 ust. 1 uor, dotyczącą ujmowania wszystkich osiągniętych przychodów i kosztów związanych z tymi przychodami dla tego samego roku obrotowego.

Planowane ilości usług na tle wykonania w 2013 r. przedstawia poniższa tabela:

Lp	Nazwa usługi	Miernik usługi	Ilość usług:		Zmiana % w stosunku do wykonania 2013
			wykonanie 2013	planowana na rjp 2014/2015	
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km	█	100 000	█
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:				
	▪ korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	█	50 500	█
	▪ dostęp i korzystanie z peronów	postój	█	22 500 000	
	▪ dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym dla:	km	█	558 000	█
	- lokomotyw luzem i szynobusów	km	█	218 000	█
	- pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych	km	█	340 000	█
3	Dostęp do terminali towarowych, w tym dla:	km	█	1 220 000	█
	- pojazdów kolejowych luzem	km	█	720 000	█
	- pociągów lub składów manewrowych	km	█	500 000	█
4	Dostęp i korzystania ze stacji rozrządowych	wagon	█	1 600 000	█
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	pociąg	█	114 000	█
6	Korzystanie z torów postojowych	godz.	█	14 000 000	█
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych	godz.	█	500 000	█

Na uwagę zasługują prorynkowe działania Zarządcy w kierunku stabilizacji opłat za korzystanie z zarządzanej infrastruktury.

Nieznaczne wahania ilości planowanych usług przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2014/2015 w stosunku do ilości usług wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013 wynikają, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., z obserwowanych trendów zamawianych usług.

W przypadku korzystania z torów do czynności ładunkowych ilość zaplanowanej usługi rośnie w stosunku do wykonania w 2013 r. Jest to związane z korektą uwzględniającą tendencję spadkową planowanych ilości usługi w ramach rjp 2014/2015 wynikającą z porównania zaplanowanej i wykonanej ilości usługi na 2012 r. i 2013 r., i – co przejawia się niższym wzrostem stawki.

Ilość usług związanych z dostępem do peronów oraz informowaniem podróżnych została zaplanowana na podstawie struktury danych o postojach zamówionych przez przewoźników według rjp 2013/2014 oraz danych o wyposażeniu peronów oraz możliwości wygłaszania zapowiedzi według danych zweryfikowanych przez zakłady linii kolejowych.

W ślad za informacją Zarządcy z wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w przypadku kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2014/2015 przy ustalaniu planowanej wielkości usług bierze się pod uwagę kształtowanie się wielkości usług również w roku opracowywania projektu stawek.

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

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2014/2015, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, zostały skalkulowane podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone związane z wykonywaniem przewozów pociągami oraz ilości usług określone na podstawie wykonania w 2013 r., z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian.

Kalkulacja stawek dla poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, polega na zastosowaniu zasad opisanych poniżej.

1. Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo:

Zarządca wskazał w Instrukcji kalkulacji stawek, że stacje paliw znajdują się na obszarach niebędących w jego zarządzie, a dojazd do tych stacji odbywa się po torach dojazdowych oraz torach stacyjnych. Stawka jednostkowa obliczana jest w oparciu o przyjęte planowane wielkości kosztów oraz długości przejazdów.

2. Dostęp do korzystania ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń , w tym:

a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa;

Zarządca nie świadczy usługi w zakresie dostępu do technicznych stacji pasażerskich, za wyjątkiem stacji Gdynia Postojowa. Stawka za dostęp i korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa jest wyznaczona na podstawie planowanych kosztów utrzymania stacji i planowanej liczby wagonów wjeżdżających na tę stację.

b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych;

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 i obsłudze urządzeń informacji wizualnej na stacjach i przystankach, na których usługi te będą świadczone przez Zarządcę.

Szczegółowe zasady opisane są poniżej, w pkt 3.1;

c) dostęp do terminali towarowych;

Stawka jednostkowa jest wyznaczana w oparciu o planowane wartości kosztów oraz planowane długości przejazdów dla lokomotyw luzem oraz dla składów pociągów towarowych.

- d) dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe;

Stawka wyznaczona jest na podstawie planowanych kosztów utrzymania stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe (pomniejszonych o planowane koszty torów wykorzystywanych poza procesem rozrządzenia i zestawienia z wykorzystaniem górki rozrządowej np. do odstawiania taboru na postój) i planowanej liczby rozrządzanych wagonów.

- e) dostęp do torów i urządzeń formowania składów;

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi oraz planowanej liczby zestawianych pociągów.

- f) korzystanie z torów postojowych;

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi i planowanego czasu trwania zajętości torów.

- g) korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych;

Stawka wyznaczana jest na podstawie planowanych kosztów realizacji tej usługi (koszty torów oraz koszty ramp i placów podczas zajmowania torów przy rampach i placach) i planowanego czasu zajętości torów wykorzystywanych do wykonywania czynności ładunkowych.

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., skalkulowane dla poszczególnych usług i zmiany tych stawek w stosunku do rjp 2013/2014 przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Nazwa usługi	Miernik usługi	Stawka jednostkowa na rjp 2013/2014	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2014/2015	Zmiana [%] w stosunku do rjp 2013/2014
Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km	0,96	0,98	+2,1
Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:				
▪ za korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	12,03	6,21	-48,4
▪ za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych	postój			
▪ za dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, w tym dla:				
– lokomotyw luzem i szynobusów	km	0,91	0,93	+2,2

- pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych	km	3,60	2,93	-18,6
Dostęp do terminali towarowych, w tym dla:				
▪ pojazdów kolejowych luzem	km	1,01	1,04	+3,0
▪ pociągów lub składów manewrowych	km	7,26	7,81	+7,8
Dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych	wagon	13,60	12,31	-9,5
Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	pociąg	65,69	61,76	-6,0
Korzystanie z torów postojowych	godz.	1,18	1,16	-1,7
Korzystanie z torów do czynności ładunkowych	godz.	10,33	10,54	+2,0

Uwzględnienie w bazie kosztowej jedynie kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami (stanowiących ■■■ % pełnych planowanych kosztów tej usługi) przy braku dofinansowania kosztów usługi ze środków publicznych oraz niewielkich zmianach planowanego wolumenu usług powoduje niewielkie zmiany wysokości stawek jednostkowych dla usług w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w szczególności dla dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, lokomotyw luzem i szynobusów w ramach dostępu do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, pojazdów kolejowych luzem w ramach dostępu do terminali towarowych, korzystania z torów postojowych, korzystania z torów do czynności ładunkowych.

W przypadku pozostałych usług zauważa się zmiany, które wynikają przede wszystkim z dostosowania się Zarządcy do przepisów rozporządzenia MIR, polegające na zmianie sposobu ustalania kosztów bezpośrednio ponoszonych i ilości usług przyjmowanych do kalkulacji stawek opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 w stosunku do kalkulacji stawek na rjp 2013/2014.

Różnice te polegają w szczególności na przyjęciu do kalkulacji stawek na rjp 2014/2015:

- kosztów bezpośrednio ponoszonych na podstawie wykonania 2013 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji za okres 2013-2015, a nie jak na rjp 2013/2014 kosztów bezpośrednio ponoszonych, które były ustalane przy uwzględnieniu innych czynników i trendów mających wpływ na te koszty,
- kosztów pośrednich na podstawie wykonania 2013 r., które obecnie występują, ale nie pojawiły się jeszcze w 2013 r., (takie jak koszty wynagrodzenia w związku z przejęciem obsługi na stacji Gdynia Postojowa),
- ilości usług na podstawie wykonania 2013 r., które zostały urealnione jedynie ostatnio występującymi trendami oraz spadkiem ilości usług w porównaniu do planowanych na rjp 2013/2014 (pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe w ramach dostępu do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, dostępu i korzystania ze stacji rozrządowych czy dostępu i korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów czy pociągów lub składów manewrowych w ramach dostępu do terminali towarowych),

- uwzględnieniu trendów obserwowanych w przyjmowanych do kalkulacji stawek kosztach bezpośrednich i usługach do czasu złożenia wniosku na rjp 2014/2015, tj. do dnia 4 sierpnia 2014 r.

Powyższe świadczy o prorynkowym podejściu Zarządcy w kierunku obniżania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w przypadku zdarzeń, które zaszły po zakończeniu bazowego 2013 r., przewidywalności i stabilizacji opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych, mającą szczególne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności tego rodzaju transportu w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej.

3.1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów i informowanie podróżnych

Zarządca w ramach rjp 2014/2015 przyjął, analogicznie jak dla rjp 2013/2014, zasady wyznaczania stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów oraz za informowanie podróżnych (megafony, tablice informacyjne) w przypadkach, kiedy usługa informowania podróżnych będzie świadczona.

Przy kalkulacji stawki, zgodnie z wnioskiem z dnia 4 sierpnia 2014 r., 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 Zarządcę.

Każdemu peronowi przyporządkowano odpowiednią podkategorię według przyjętych założeń, szczegółowo opisanych w Instrukcji kalkulacji stawek. Wzięto przy tym pod uwagę nawierzchnię obiektu (stacji lub przystanku) i jej jakość oraz zadaszenie. Podkategoria obiektu jest określana średnią ważoną podkategorii peronów zaokrąglaną w dół, gdzie wagą jest dana kategoria.

Zgodnie z Instrukcją kalkulacji stawek, 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 podkategorii 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.

Do ustalenia stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków osobowych oraz informowanie podróżnych Zarządca przyjął planowane koszty bezpośrednio ponoszone w wysokości 60,8 mln zł, przypisane poszczególnym kategoriom stacji i przystanków. Przyjęcie do kalkulacji kosztów bezpośrednio ponoszonych, określonych dla rjp 2014/2015, przeindeksowanych

tylko wskaźnikami inflacji w stosunku do planowanych na rjp 2013/2014 wynosi ████% przy spadku planowanych ilości zatrzymań o ████%.

Efektom przyjętych do kalkulacji bezpośrednich kosztów oraz ilości planowanych usług są wysokości łącznej stawki za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych przedstawione w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Podkategoria	Stawka jednostkowa [zł/postój] za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych dla kategorii stacji/przystanków wynikającej z funkcji w obsłudze przewozów pasażerskich i podkategorii peronów				
		Stacje i przystanki aglomer. lit. B	Pozostałe stacje i przystanki lit. E	Stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym lit. D	Stacje i przystanki o znaczeniu regional. lit. C	Największe stacje pasażer. lit. A
Bez informowania podróżnych	I	0,75 zł	0,94 zł	1,19 zł	2,26 zł	3,35 zł
	II	0,92 zł	1,15 zł	1,44 zł	2,75 zł	4,07 zł
	III	1,43 zł	1,79 zł	2,25 zł	4,30 zł	6,35 zł
Z zapowiedziami megafonowymi	I	1,96 zł	2,15 zł	2,40 zł	3,47 zł	4,56 zł
	II	2,13 zł	2,36 zł	2,65 zł	3,96 zł	5,28 zł
	III	2,64 zł	3,00 zł	3,46 zł	5,51 zł	7,56 zł
Z zapowiedziami megafonowymi i obsługą urządzeń informacji wizualnej	I	2,14 zł	2,33 zł	2,58 zł	3,65 zł	4,74 zł
	II	2,31 zł	2,54 zł	2,83 zł	4,14 zł	5,46 zł
	III	2,82 zł	3,18 zł	3,64 zł	5,69 zł	7,74 zł

Zarządca w ramach rjp 2014/2015 przyjął, analogicznie jak dla rjp 2013/2014, zasady wyznaczania stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów oraz za informowanie podróżnych (megafony, tablice informacyjne) w przypadkach, kiedy usługa informowania podróżnych będzie świadczona.

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 Zarządcę.

3.1.1. Część stawki jednostkowej za dostęp i korzystanie z peronów (bez informowania podróżnych)

Do ustalenia części stawki jednostkowej za korzystanie z peronów (bez uwzględnienia planowanych kosztów wygłaszania komunikatów megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej) dla poszczególnych kategorii stacji i przystanków, przyjęto planowane koszty w wysokości 39,9 mln zł przypisane poszczególnym kategoriom stacji i przystanków oraz planowaną dla nich liczbę 22,5 mln postojów.

Stawki jednostkowe dla poszczególnych podkategorii peronów zróżnicowano przy uwzględnieniu kosztów i struktury postojów przypadających na poszczególne podkategorie, zamówionych przez przewoźników na okres obowiązywania rjp 2013/2014.

Wysokość stawek jednostkowych opłaty za dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach kolejowych w ramach rjp 2014/2015 oraz zmiany ich wysokości, w stosunku do obowiązujących na rjp 2013/2014, przedstawione są w poniższej tabeli.

Kategoria stacji i przystanków	Stawki dla podkategorii stacji i przystanków [zł/postój]			Zmiana procentowa w stosunku do stawek na rjp 2013/2014 [%]		
	I	II	III	I	II	III
Stacje i przystanki aglomeracyjne, lit. B	0,75	0,92	1,43	-10,7	-10,7	-11,7
Pozostałe stacje i przystanki, lit. E	0,94	1,15	1,79	-23,0	-22,8	-23,5
Stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym, lit. D	1,19	1,44	2,25	-23,7	-24,6	-25,0
Stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym, lit. C	2,26	2,75	4,30	-3,8	-4,2	-4,4
Największe stacje pasażerskie, lit. A	3,35	4,07	6,35	+16,3	+15,6	+14,8

Powyższa tabela wskazuje duży spadek stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów dla poszczególnych kategorii i podkategorii stacji i przystanków osobowych w przypadku niemal wszystkich kategorii stacji i przystanków z wyłączeniem największych stacji pasażerskich, lit. A, gdzie stawki rosną. Spadek stawek jednostkowych dla stacji i przystanków oznaczonych kategoriami B, C, D i E, zgodnie z pismem Zarządcy z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610-20.4/14 wynika z przyjętych wartości dla planowanych postojów i kosztów, gdzie spadek kosztów był znacząco większy niż spadek postojów. Natomiast w przypadku największych stacji pasażerskich i przystanków oznaczonych kategorią A, z którymi wiąże się zapewnienie i utrzymanie wysokiego standardu, nastąpił dużo większy spadek liczby postojów w stosunku do kosztów.

3.1.2. Część stawki jednostkowej za informowanie podróżnych

Do ustalania stawek jednostkowych za informowanie podróżnych przyjęto założenia w zakresie planowanych kosztów wygłaszania zapowiedzi megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej, planowanych kosztów dzierżawy i utrzymania urządzeń megafonowych i urządzeń informacji wizualnej, strukturę danych o postojach zamówionych przez przewoźników według rjp 2013/2014, dane o wyposażeniu peronów oraz możliwości wygłaszania zapowiedzi według danych zweryfikowanych przez zakłady linii kolejowych.

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

Rodzaj usługi dotyczącej informowania podróżnych	Miernik	Stawka jednostkowa na rjp 2013/2014	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2014/2015	Zmiana [%] w stosunku do rjp 2013/2014
Wygłaszanie komunikatów megafonowych	zł/postój	1,12	1,21	+8,0
Wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	zł/postój	1,29	1,39	+7,8

Wzrost stawek jednostkowych za informowanie podróżnych, zgodnie z pismem Zarządcy z dnia 1 września 2014 r. Nr IUS3s-3610.20.4/14, wynika z mniejszej liczby postojów planowanej na rjp 2014/2015 w porównaniu do rjp 2013/2014 przy zachowaniu kosztów na podobnym poziomie.

Szczegółowa analiza projektu pozwala stwierdzić, że przedłożone do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wraz z ich kalkulacją, spójną dla opisów zawartych we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., w załączonych do niego Zasadach kalkulacji stawek jak również z Instrukcją kalkulacji stawek – zostały przedłożone i skalkulowane prawidłowo i zgodnie z przepisami prawa w przedmiocie ich zatwierdzenia.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR, sporządzone zostały, zgodnie z treścią wniosku, na podstawie przepisów utk i aktualnie obowiązującego rozporządzenia MIR niezwłocznie, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności. Powyższe wskazuje na spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w art. 33 ust. 7 utk, stanowiącej, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK. Zaś ponowne przedłożenie do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawek jednostkowych opłaty podstawowej spełnia przesłankę określoną w art. 33 ust. 8a pkt 2 utk, zgodnie z którą w przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, w całości albo w części zarządca, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności, ponownie przekazuje stawki Prezesowi UTK do zatwierdzenia.

W myśl § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, Zarządca przedłożył projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 wraz z kalkulacją ich wysokości.

Wypełniając obowiązek określony w § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekty stawek jednostkowych opłat za korzystanie

z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, Zasady kalkulacji stawek w wersji nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa, jak również Wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów. Dodatkowo, w publikowanym regulaminie Zarządca przedstawił informacje dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zastosowana metodologia określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej opisana została w przedłożonej przez Zarządcę Instrukcji stawek jednostkowych obejmującej szczegółowy opis kalkulacji kosztów stanowiących podstawę do wyznaczania stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów i informacje o przyjmowanych kosztach oraz pracy eksploatacyjnej według rodzaju usług. Wynikiem przeprowadzonych kalkulacji, zgodnie ze stwierdzeniem Zarządcy w Instrukcji kalkulacji stawek, są projekty stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1 utk) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, (art. 33 ust. 3a pkt 2 utk).

Instrukcja kalkulacji stawek, zdaniem Prezesa UTK, zwiększa transparentność systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz przewidywalność kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych. Należy zauważyć, że przedmiotowa Instrukcja została dołączona do akt niniejszego postępowania, celem wglądu, przy uwzględnieniu zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa.

Należy podkreślić, że za działaniami Zarządcy w kierunku stabilizacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przemawia fakt, że projekt cennika na rjp 2014/2015 powstał przy zachowaniu zasad kategoryzacji linii oraz ustaleń przedziałów mas brutto pociągów. Należy zauważyć, że struktura mas brutto pociągów, jak również wielkość ostatniego przedziału masy brutto pociągów towarowych $M \geq 3000$ ton na rjp 2014/2015 nie zmieniła się, spełniając oczekiwania przewoźników kolejowych zgodnie z przeprowadzonymi konsultacjami z dnia 13 września 2013 r. Kontynuowana struktura przedziałów mas brutto pociągów umożliwiła przewoźnikom kolejowym planowanie kosztów oraz optymalizacji wykorzystania taboru przy niewielkim ryzyku błędnego planowania.

Powyższe świadczy o realizowaniu przez Zarządcę polityki stabilizacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniając jednakże zasady określania tych stawek wynikające z przepisów prawa, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR.

Powyższe wpłata się w intencje Prezesa UTK nakierowane na stabilizację rynku kolejowego i wzrost jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu.

Mając na względzie dominujący charakter Zarządcy na rynku zarządców infrastruktury w Polsce z uwagi na zarządzanie narodową siecią linii kolejowych, stanowiącą strategiczny element systemu transportowego w Polsce i w Europie, a także kierując się interesem publicznym, transparentnością systemu opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych oraz sprawnym przeprowadzeniem niniejszego postępowania administracyjnego w związku z bliskim wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, Prezes UTK poinformował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego o złożeniu przez Zarządcę wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. wraz z możliwością pobrania projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz Zasad kalkulacji stawek zwracając się z prośbą do zainteresowanych stron o przesyłanie uwag i opinii w terminie do dnia 18 sierpnia 2014 r. Przedstawione opinie i stanowiska zostały uwzględnione w trakcie weryfikacji niniejszej sprawy.

Weryfikacja wniosku Zarządcy z dnia 4 sierpnia 2014 r. pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 utk, przyjmowania kosztów, a także pracy eksploatacyjnej w przypadku minimalnego dostępu

do infrastruktury kolejowej oraz ilości usług w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – nie stoją w kolizji z przepisami prawa.

Odnosząc się do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, jako sumę części zależnej od kategorii linii kolejowej i części zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Powyższe nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, stanowiącym, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Następnie, część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się, w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej. Jako, że nie określono w regulaminie wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w związku z nieprzeprowadzeniem badań rynku przewozów w celu ustalenia tego składnika, w wyniku czego przyjęto wartość tego składnika dla wszystkich rodzajów przewozów na poziomie 0 zł.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, który stanowi, że w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR (dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a utk lub których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych), zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Jednocześnie w Zasadach kalkulacji stawek załączonych do wniosku Zarządca oświadczył, że stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, zostały skalkulowane w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

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

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ten sposób, że rosną one wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągów, co stanowi o spełnieniu obowiązku § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, stanowiącego, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników części stawek, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Należy przy tym podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych, stanowiącą, że stawki dostępu rosną wraz ze wzrostem parametru kategorii linii, do alokacji niektórych kosztów, w tym: diagnostyka i utrzymanie torów z uwagi na wyższy standard bezpieczeństwa – Zarządca, podobnie jak przy kalkulacji stawek

na rjp 2013/2014, posłużył się wzorem prof. H. Bałucha, służącym do wyznaczania wartości współczynników dynamicznych. Wykorzystanie powyższego wzoru świadczy również o staraniach Zarządcy w kierunku transparentności i przewidywalności opracowywania projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp z infrastruktury kolejowej, jako że wzór ten jest znany przewoźnikom kolejowym od czasu zaprezentowania go podczas jednego ze spotkań Zespołu stawkowego, powołanego przez Prezesa UTK.

Wyżej wymienione stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy spełniając tym samym przesłankę określoną w art. 33 ust. 4 utk, stanowiącą, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej określone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi na rjp 2014/2015 w porównaniu do rjp 2013/2014 rosną średnio o 0,8 %, przy czym więcej dla pociągów pasażerskich (2,8 %) niż dla pociągów towarowych (0,1 %). Wskazane wzrosty stawek nie są wyższe od wskaźnika inflacji prognozowanego na 2015 r. Należy również zauważyć, że stosowanie się do nowych przepisów wprowadzonych rozporządzeniem MIR usztywnia proces kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przez Zarządcę, w szczególności w zakresie sposobu przyjmowania kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wykluczając inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjmowane do kalkulacji koszty, co jednocześnie znalazło swoje odzwierciedlenie we wniosku Zarządcy z dnia 4 sierpnia 2014 r.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., baza kosztów na 2015 r. będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została wyznaczona w oparciu tylko o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów, w tych częściach, w jakich są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami. W związku z nieposiadaniem przez Zarządcę właściwych narzędzi do określenia kosztów amortyzacji wynikającej z faktycznego zużycia składników infrastruktury jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Zarządca nie włączył tych kosztów do kalkulacji stawek, zarówno w przypadku usługi minimalnego dostępu jak i usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Przyjęta baza kosztowa została poddana głębokiej analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów i ustalając wysokość udziału w nich kosztów bezpośrednio ponoszonych.

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

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

Jednocześnie, zgodnie z treścią wniosku, Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjął koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2013) z wykorzystaniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanych wskaźników inflacji.

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

W związku z wprowadzonymi zmianami w zakresie finansowania Zarządcy, zgodnie z pismem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 marca 2014 r., planowana w 2015 r. wysokość środków publicznych przeznaczonych na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej wynosi 0 zł. Skutkowało to niezmnieszeniem wyżej wymienionych kosztów, a w konsekwencji i opłat i było zgodne z § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, w myśl którego planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zastosowana przez Zarządcę indywidualna metodyka określania planowanej pracy eksploatacyjnej, pomniejszonej o ilość tej pracy wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego, wyznaczonej z wykorzystaniem wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej – podobnie jak koszty – w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym (2013), nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wpłata się w spełnienie przesłanki art. 6 uor.

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

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów maleją lub rosną mniej niż wskaźniki inflacji planowane na dwa kolejne lata po ostatnim zakończonym roku obrotowym (2013) z wyjątkiem dostępu do terminali towarowych dla pociągów lub składów manewrowych, gdzie ilość usług w porównaniu do wykonania za 2013 r. wzrosła, jednakże spadła w porównaniu do planowanej w ramach rjp 2013/2014, na podstawie której była ustalana stawka na rjp 2013/2014.

Jak wskazano we wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r., jako uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął, na podstawie art. 33 ust. 2 utk, koszty, jakie bezpośrednio poniesie jako rezultat wykonywania przez przewoźnika

Strona 59 z 67

kolejowego przewozów pociągami. Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu, Zarządca pogrupował pozycje kosztów w kategorii, dla których ustalono wspólny współczynnik udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych. Tak wyodrębnione koszty bezpośrednio ponoszone zostały tylko urealnione wskaźnikami (tak jak w przypadku usługi minimalnego dostępu). W przypadku jednak, gdzie stawka wzrosłaby znacząco, jak dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, Zarządca wykazał prorynkowe działanie, nie kolidujące z przepisami prawa, stosując do kalkulacji planowane na rjp 201/2014 koszty bezpośrednio ponoszone, przeindeksowane wskaźnikiem inflacji tylko dla 2015 r.

W przypadku usługi dostępu i korzystania z peronów nastąpił spadek stawek jednostkowych dla poszczególnych kategorii i podkategorii stacji i przystanków osobowych w przypadku niemal wszystkich kategorii stacji i przystanków z wyłączeniem największych stacji pasażerskich, lit. A, z którymi wiąże się zapewnienie i utrzymanie wysokiego standardu, nastąpił dużo większy spadek liczby postojów w stosunku do kosztów. Podobnie w przypadku stawek jednostkowych za informowanie podróżnych wystąpił wzrost ze względu na mniejszą liczbę postojów przy zachowaniu kosztów na podobnym poziomie.

Należy zauważyć, że specyfika usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów implikuje jednak wysokie koszty bezpośrednio ponoszone, pomimo opisanych powyżej zabiegów Zarządcy w celu ich optymalizacji.

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

Podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ze względu na nieuregulowanie prawem sposobu przyjmowania ilości usług do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Zarządca zaproponował indywidualną metodykę określania ilości planowanych usług. W ślad za tym, Zarządca ustalił koszty w oparciu o ich wykonanie w tym samym roku obrotowym (2013) jak w przypadku ilości wykonanych usług, uwzględniając jednakże obserwowane trendy zmian zamawianych usług.

Uznaje się, że przyjęta metodyka określenia ilości usług dla każdego rodzaju usług nie jest wadliwa dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa z zakresu zatwierdzania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa w ramach polityki ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych, obniżania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, jak również przewidywalności opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądanym.

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

oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz z kalkulacją ich wysokości na rjp 2014/2015 – jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 utk oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Załącznik Nr. 1 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015

Załącznik Nr. 2 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
[Signature]

Otrzymują:

- 1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
- 2. Pani Romana Guerquin**
Pełnomocnik Izby Gospodarczej Transportu Lądowego
Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa
- 3. Pani Monika Laske**
Pełnomocnik Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych
ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa
- 4. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**
ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa
- 5. Fundacja „Pro Kolej”**
ul. Chmielna 2/31
00-020 Warszawa
adres do korespondencji:
ul. Jasna 15
00-003 Warszawa

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

1. Stawki 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
$M < 60$	2,20	3,06	4,23
$60 \leq M < 120$	2,40	3,28	4,48
$120 \leq M < 180$	2,70	3,60	4,85
$180 \leq M < 240$	3,02	3,96	5,26
$240 \leq M < 300$	3,40	4,36	5,72
$300 \leq M < 360$	3,69	4,68	6,09
$360 \leq M < 420$	4,00	5,02	6,48
$420 \leq M < 480$	4,29	5,33	6,84
$480 \leq M < 540$	4,70	5,78	7,34
$540 \leq M < 600$	5,03	6,14	7,76
$600 \leq M < 660$	5,35	6,48	8,15
$660 \leq M < 720$	5,70	6,86	8,59
$720 \leq M < 780$	6,00	7,19	8,97
$780 \leq M < 840$	6,36	7,58	9,41
$840 \leq M < 900$	6,70	7,95	9,84
$M \leq 900$	7,19	8,48	10,44

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
$M < 60$	2,20	3,06	4,23
$60 \leq M < 120$	2,40	3,28	4,48
$120 \leq M < 180$	2,70	3,60	4,85
$180 \leq M < 240$	3,02	3,96	5,26
$240 \leq M < 300$	3,40	4,36	5,72
$300 \leq M < 360$	3,69	4,68	6,09
$360 \leq M < 420$	4,00	5,02	6,48
$420 \leq M < 480$	4,29	5,33	6,84
$480 \leq M < 540$	4,70	5,78	7,34
$540 \leq M < 600$	5,03	6,14	7,76
$600 \leq M < 660$	5,35	6,48	8,15
$660 \leq M < 720$	5,70	6,86	8,59
$720 \leq M < 780$	6,00	7,19	8,97
$780 \leq M < 840$	6,36	7,58	9,41
$840 \leq M < 900$	6,70	7,95	9,84
$900 \leq M < 1000$	7,19	8,48	10,44
$1000 \leq M < 1100$	7,70	9,04	11,08
$1100 \leq M < 1200$	8,06	9,43	11,53
$1200 \leq M < 1300$	8,71	10,14	12,34
$1300 \leq M < 1400$	9,24	10,71	13,00
$1400 \leq M < 1500$	9,85	11,37	13,75
$1500 \leq M < 1600$	10,21	11,76	14,19
$1600 \leq M < 1700$	10,92	12,53	15,08
$1700 \leq M < 1800$	11,40	13,05	15,67
$1800 \leq M < 1900$	11,97	13,68	16,39
$1900 \leq M < 2000$	12,46	14,20	16,99
$2000 \leq M < 2100$	13,09	14,89	17,78
$2100 \leq M < 2200$	13,53	15,36	18,32
$2200 \leq M < 2300$	14,14	16,03	19,09
$2300 \leq M < 2400$	14,66	16,59	19,73
$2400 \leq M < 2500$	15,18	17,16	20,38
$2500 \leq M < 2600$	15,60	17,61	20,90
$2600 \leq M < 2700$	16,26	18,33	21,72

$2700 \leq M < 2800$	16,67	18,78	22,24
$2800 \leq M < 2900$	17,28	19,44	22,99
$2900 \leq M < 3000$	17,80	20,01	23,64
$M \leq 3000$	18,01	20,23	23,89

2. 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
$M < 60$	2,62	3,53	4,79	6,81	8,29
$60 \leq M < 120$	2,82	3,75	5,04	7,13	8,66
$120 \leq M < 180$	3,12	4,08	5,42	7,61	9,23
$180 \leq M < 240$	3,45	4,43	5,82	8,12	9,84
$240 \leq M < 300$	3,82	4,84	6,29	8,71	10,54
$300 \leq M < 360$	4,12	5,16	6,65	9,17	11,10
$360 \leq M < 420$	4,43	5,50	7,04	9,67	11,69
$420 \leq M < 480$	4,72	5,81	7,40	10,12	12,23
$480 \leq M < 540$	5,13	6,25	7,91	10,77	12,99
$540 \leq M < 600$	5,46	6,61	8,32	11,29	13,62
$600 \leq M < 660$	5,78	6,96	8,72	11,80	14,22
$660 \leq M < 720$	6,13	7,34	9,15	12,35	14,88
$720 \leq M < 780$	6,43	7,67	9,53	12,83	15,45
$780 \leq M < 840$	6,79	8,06	9,97	13,39	16,12
$840 \leq M < 900$	7,13	8,43	10,40	13,93	16,76
$M \leq 900$	7,62	8,96	11,00	14,70	17,68

Pociągi towarowe

Masa całkowita brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M < 60$	2,62	3,53	4,79	6,81	8,29
$60 \leq M < 120$	2,82	3,75	5,04	7,13	8,66
$120 \leq M < 180$	3,12	4,08	5,42	7,61	9,23
$180 \leq M < 240$	3,45	4,43	5,82	8,12	9,84
$240 \leq M < 300$	3,82	4,84	6,29	8,71	10,54
$300 \leq M < 360$	4,12	5,16	6,65	9,17	11,10
$360 \leq M < 420$	4,43	5,50	7,04	9,67	11,69

420≤M<480	4,72	5,81	7,40	10,12	12,23
480≤M<540	5,13	6,25	7,91	10,77	12,99
540≤M<600	5,46	6,61	8,32	11,29	13,62
600≤M<660	5,78	6,96	8,72	11,80	14,22
660≤M<720	6,13	7,34	9,15	12,35	14,88
720≤M<780	6,43	7,67	9,53	12,83	15,45
780≤M<840	6,79	8,06	9,97	13,39	16,12
840≤M<900	7,13	8,43	10,40	13,93	16,76
900≤M<1000	7,62	8,96	11,00	14,70	17,68
1000≤M<1100	8,13	9,51	11,64	15,51	18,64
1100≤M<1200	8,49	9,91	12,09	16,08	19,32
1200≤M<1300	9,14	10,61	12,90	17,11	20,55
1300≤M<1400	9,67	11,19	13,56	17,95	21,54
1400≤M<1500	10,28	11,85	14,32	18,91	22,68
1500≤M<1600	10,63	12,23	14,76	19,47	23,35
1600≤M<1700	11,35	13,01	15,64	20,59	24,69
1700≤M<1800	11,82	13,53	16,24	21,35	25,59
1800≤M<1900	12,40	14,15	16,95	22,26	26,67
1900≤M<2000	12,89	14,68	17,56	23,02	27,58
2000≤M<2100	13,52	15,37	18,34	24,02	28,77
2100≤M<2200	13,96	15,84	18,89	24,72	29,60
2200≤M<2300	14,57	16,51	19,65	25,69	30,75
2300≤M<2400	15,09	17,07	20,29	26,50	31,72
2400≤M<2500	15,61	17,63	20,94	27,32	32,70
2500≤M<2600	16,03	18,09	21,46	27,98	33,49
2600≤M<2700	16,69	18,80	22,28	29,03	34,73
2700≤M<2800	17,10	19,26	22,80	29,69	35,51
2800≤M<2900	17,71	19,91	23,55	30,64	36,65
2900≤M<3000	18,23	20,48	24,20	31,47	37,63
M≤3000	18,43	20,70	24,45	31,79	38,02

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP DO
URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW
NA SIECI PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]			
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	km przejazdu	0,98			
2	Dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:					
	a)	korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	wagon	6,21		
	b)	dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, w tym:				
	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 peronów		
				I	II	III
	b1.1)	stacje i przystanki aglomeracyjne (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. B)	postój	0,75	0,92	1,43
	b1.2)	pozostałe stacje i przystanki (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. E)	postój	0,94	1,15	1,79
	b1.3)	stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. D)	postój	1,19	1,44	2,25
	b1.4)	stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. C)	postój	2,26	2,75	4,30
	b1.5)	największe stacje pasażerskie (oznaczone w wykazie stacji i przystanków lit. A)	postój	3,35	4,07	6,35
	b2)	informowanie podróżnych, w tym:				
	b2.1)	wyglaszanie komunikatów megafonowych	postój	1,21		
	b2.2)	wyglaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	postój	1,39		
	c)	dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym:				
c1)	lokomotywy luzem i autobusy szynowe	km przejazdu	0,93			
c2)	pozostałe pojazdy trakcyjne i składy manewrowe	km przejazdu	2,93			
3	Dostęp do terminali towarowych dla:					
	a)	pojazdów kolejowych luzem	km przejazdu	1,04		

	b)	pociągów lub składów manewrowych	km przejazdu	7,81
4		Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe	rozrządzony wagon	12,31
5		Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	pociąg	61,76
6		Korzystanie z torów postojowych	godz./tor	1,16
7		Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	godz./tor	10,54

