

Warszawa, dnia 03 kwietnia 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.1.2015.MŚ

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW”
sp. z o.o.

ul. Groniec 1
41-260 Sławków

D E C Y Z J A

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 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”, po rozpatrzeniu wniosku spółki „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, z dnia 8 stycznia 2015 r. Nr ES/DZK/141/15 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. Nr ES/DZK/141/15 przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, 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,**
- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust.11 utk.**

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 33

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek z dnia 8 stycznia 2015 r. Nr ES/DZK/141/15 przedłożony przez Spółkę „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwaną dalej „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” lub „Zarządcą”, o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, zwany dalej „rjp 2014/2015” – zwany dalej „wnioskiem z dnia 8 stycznia 2015 r.”
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 19 stycznia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.2.MŚ.
3. Pismo Zarządcy z dnia 28 stycznia 2015 r. Nr ES/DZK/562/15 – wpływ do UTK w dniu 2 lutego 2015 r.
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 5 lutego 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.4.MŚ.
5. Tablica nr 1 „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018” – załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r.
6. Pismo Prezesa UTK z dnia 10 lutego 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.5.MŚ.

W związku z rozpoczęciem przez EUROTERMINAL SŁAWKÓW od dnia 14 lipca 2014 r. działalności jako zarządca infrastruktury kolejowej, Zarządca wypełniając przepis art. 33 ust. 7 utk, przedłożył do zatwierdzenia, przy wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk) oraz za świadczenie usług dodatkowych (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk) na rjp 2014/2015 wraz z ich kalkulacją, zgodnie z § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”.

Pismem z dnia 19 stycznia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.2.MŚ Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku.

Zarządca pismem z dnia 28 stycznia 2015 r. Nr ES/DZK/562/15 złożył stosowne uzupełnienia i wyjaśnienia.

Pismem z dnia 5 lutego 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.4.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.

Pismem z dnia 10 lutego 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.1.2015.5.MŚ Prezes UTK poinformował Zarządcę 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.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się, co do materiałów zebranych w sprawie a także nie skorzystał z możliwości przeglądania akt sprawy.

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 przyznanych 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

liczby zrealizowanych pockm i stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

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

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

Rodzaje przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazane są w § 7 ust. 12 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 tę 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 poniesionych, 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.

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

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.

Opłaty dodatkowe, w myśl art. 33 ust. 11 utk, są pobierane przez zarządcę za świadczone usługi inne niż wymienione w części I załącznika do utk, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, 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.

Natomiast przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR traktuje, że opłaty dodatkowe zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %.

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.

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.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015.

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

Planowana na rjp 2014/2015 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych przedstawiona we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2013 r.);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej;
- 3) planowanych wskaźników inflacji na rok 2014 i 2015;
- 4) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym.

Ad. 1)

Z informacji zamieszczonej we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., zaktualizowanym pismem z dnia 28 stycznia 2015 r. wynika, że Zarządca w 2013 r. poniósł łączne koszty w wysokości ██████████ zł związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, z czego ██████████ zł dotyczyło kosztów świadczenia usługi podstawowej związanych z ruchem kolejowym.

Z wykonanych w 2013 r. kosztów związanych z ruchem kolejowym Zarządca wyłączył następujące koszty, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami:

- a) administracji,
- b) finansowe,
- c) pośrednie.

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,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 6 z 33

- finansowe,
- pośrednie.

Z wykonanych w 2013 r. pełnych kosztów związanych z ruchem kolejowym Zarządca wydzielił kwotę ██████████ zł, stanowiącą 58 % kosztów związanych z ruchem kolejowym, które były rezultatem wykonanych przewozów pociągami.

Koszty bezpośrednie związane z przewozami kolejowymi poniesione w 2013 r. na świadczenie usługi podstawowej przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2013 r. kosztów związanych z ruchem kolejowym	Wykonanie w 2013 r. kosztów bezpośrednich będących rezultatem przewozów pociągami	Udział kosztów bezpośrednich będących rezultatem przewozów pociągami w kosztach związanych z ruchem kolejowym
1.	Koszty prowadzenia ruchu	██████████	██████████	58 %
2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	58 %
3.	Amortyzacja	██████████	██████████	58 %
Koszty ogółem		██████████	██████████	58 %

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., potwierdzonej w piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r., z ogólnej wielkości wykonanych w 2013 r. kosztów bezpośrednich będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami Zarządca przyporządkował 42,5 % do usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i 57,5 % do usług związanych z obsługą pociągów. Zgodnie z informacją przedłożoną we wniosku Zarządcy z dnia 8 stycznia 2015 r. podział taki został wprowadzony na podstawie udziału długości torów zasadniczych: głównych i dodatkowych w długości wszystkich torów.

Wielkości wykonanych w 2013 r. kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przyporządkowanych usłudze minimalnego dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wykonanie w 2013 r. kosztów bezpośrednich		Wykonanie w 2013 r. kosztów przyjętych do kalkulacji stawek za minimalny dostęp		Wykonanie w 2013 r. kosztów przyjętych do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń	
██████████ zł	100,0 %	██████████ zł	42,5 %	██████████ zł	57,5 %

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielnią stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy w sobotę 13 grudnia 2014 r., a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2013 r. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

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

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2013 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r., wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie planowanej inflacji ujętej w tabeli nr 1 zatytułowanej „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018” stanowiącej załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r. (<http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/budzet-panstwa/ustawy-budzetowe/2015/projekty-ustawy>)

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

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2014	2015
CPI – dynamika średnioroczna	100,1 %	101,2 %

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, rozporządzenia MIR 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 udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów wynikających z wykonywania przewozów pociągami.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 33

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 tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

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

Powyżej wskazane zasady, zgodnie z wnioskiem z dnia 8 stycznia 2015 r., obowiązują również dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Za uzasadnioną część kosztów, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, przyjęto część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co jest zgodne z art. 33 ust. 2 utk. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązków określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

Mając powyższe na uwadze oraz kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w ramach usługi podstawowej Prezes UTK zweryfikował przedłożone projekty:

- stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
 - stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,
- wraz z kalkulacją ich wysokości.

B. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

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 do poniesienia w 2015 r. – przedstawiona we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2013 r., 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 przy tym zauważyć, że zgodnie informacją zawartą w aktualnym odpisie z Krajowego Rejestru Sądowego (stan na dzień 14 stycznia 2015 r.) Dział 3 Rubryka 2 Wpis 1. „Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego” Zarządca złożył roczne sprawozdanie finansowe za okres od 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany w sposób opisany w części A, 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 złożoną przez Zarządcę we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się na wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy nr 1 zatytułowanej „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018”, stanowiącej załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r.

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 udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach związanych z ruchem kolejowym dla wyodrębnionych kategorii kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji 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 bazie kosztowej przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej udział kosztów bezpośrednio ponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym wynosi 58 %. Baza kosztowa obejmuje 3 kategorie kosztów dla których współczynnik udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w pełnych planowanych kosztach bezpośrednich wynosi:

- dla kategorii kosztów utrzymania i remontów infrastruktury – 58 %,
- dla kategorii kosztów prowadzenia ruchu kolejowego – 58 %,
- dla kategorii kosztów amortyzacji wynikającej z przewozów pociągami – 58 %.

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 część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji, wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w rezultacie prowadzenia przewozów pociągami.

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

Stosując się do przepisów rozporządzenia MIR, Zarządca zgodnie z wnioskiem z dnia 8 stycznia 2015 r., w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zarządca, przedstawił w ujęciu tabelarycznym, wielkości wykonanych kosztów w 2013 r. oraz kosztów bezpośrednich stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015.

Zestawienie wielkości kosztów bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013 i planowanych na rjp 2014/2015 oraz kosztów przyjętych do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, zmianę wymienionych kosztów oraz udziały planowanych na rjp 2014/2015 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2013 [zł]	Plan rjp 2014/2015 [zł]	Zmiana [%] rjp 2014/2015 do Wykonanie 2013	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę kosztów
1.	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym:			1,02 %	100,00 %
1.1	– prowadzenie ruchu pociągów			1,02 %	49,46 %
1.2	– utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,			1,02 %	43,13 %
1.3	– amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów			1,02 %	7,41 %
2.	Koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej			1,02 %	100,00 %

Analiza przedstawionych powyżej kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp 2014/2015 w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2013 r., nie przekroczy planowanych wskaźników inflacji na lata 2014 – 2015 ustalonych w projekcie ustawy budżetowej na 2015 rok.

Zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jedynie części kosztów związanych z tą usługą, jako bezpośrednio ponoszonych w rezultacie wykonywania przewozów pociągami, wypełnia

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 11 z 33

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 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy z dnia 8 stycznia 2015 r., została przyjęta w wysokości i strukturze pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2013 r.

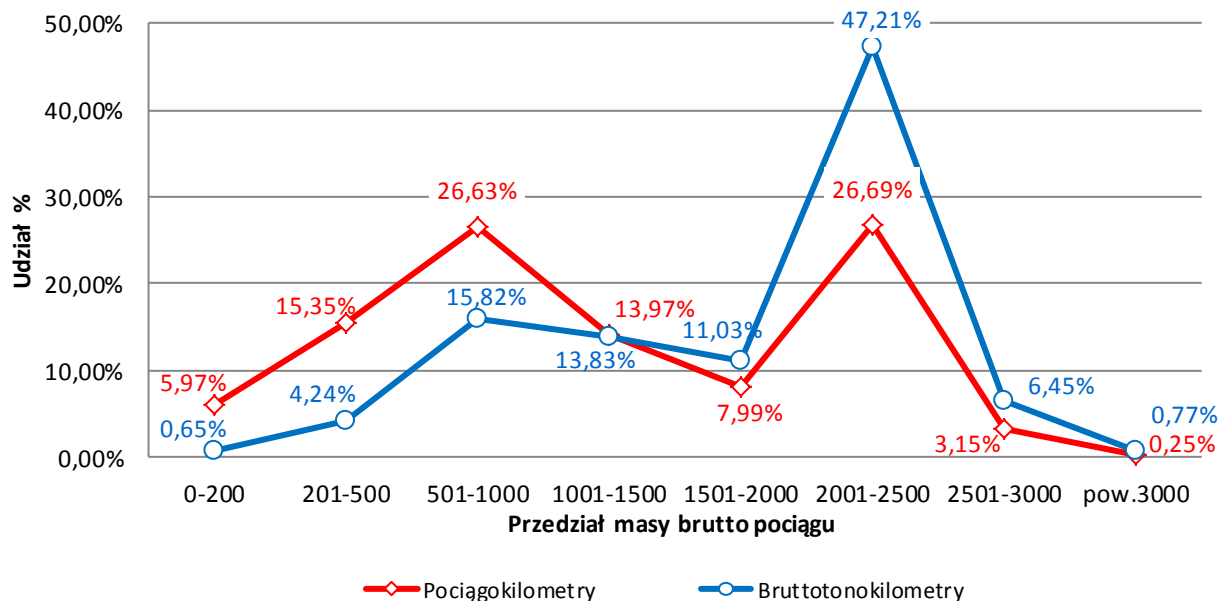
Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2014/2015, wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie tożsamym jak dla przyjmowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych – nie 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

Wielkość oraz struktura pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, zgodnie z treścią wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. oraz pisma z dnia 28 stycznia 2015 r., przedstawiono w poniższej tabeli oraz na poniższym wykresie:

Przedział masy brutto pociągu	Planowana na rjp 2014/2015			
	Wielkość pracy eksploatacyjnej		Struktura pracy eksploatacyjnej	
	pociągokilometry (pockm)	bruttotonokilometry (bruttotonokm)	pockm	bruttotonokm
0<m≤200	■	■	5,97 %	0,65 %
200<m≤500	■	■	15,35 %	4,24 %
500<m≤1000	■	■	26,63 %	15,82 %
1000<m≤1500	■	■	13,97 %	13,83 %
1500<m≤2000	■	■	7,99 %	11,03 %
2000<m≤2500	■	■	26,69 %	47,21 %
2500<m≤3000	■	■	3,15 %	6,45 %
m>3000	■	■	0,25 %	0,77 %
Razem	■	■	100,00 %	100,00 %

Struktura pracy eksploatacyjnej planowanej na rjp 2014/2015



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 dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego.

Z uwagi na fakt, że Spółka EUROTERMINAL SŁAWKÓW rozpoczęła działalność jako zarządca infrastruktury kolejowej od dnia 14 lipca 2014 r. nie przeprowadzono badań rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR. W konsekwencji powyższego przyjęto, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm.

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek tylko 1 kategorii linii kolejowej, stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalona została jako suma składnika stawki wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów (przy założeniu wartości składnika w wysokości 0 zł/pockm) oraz składnika stawki wynikającego z kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągu, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR.

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 masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Zarządca, wypełniając obowiązek wynikający z § 6 ust. 17 rozporządzenia MIR, zestawiał stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w tablicy, w której kolumna dotyczy kategorii linii kolejowej, a wiersze całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, że w myśl art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, opłata ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu, w tym planowanej całkowitej masy brutto pociągu, określonego w przydzielonej trasie pociągu. Dla pociągów towarowych o masie większej niż 3000 ton, do ustalenia opłaty przyjmuje się stawkę jednostkową skalkulowaną dla przedziału masy brutto pociągu > 3000 ton.

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

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

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa nr 665 posiada jednolitą kategorię na całej długości oraz nie przeprowadzono badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, czynnikiem różnicującym składnik stawki zależny od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jest jedynie masa brutto pociągu.

Do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z wnioskiem z dnia 8 stycznia 2015 r., uzupełnionym pismem z dnia 28 stycznia 2015 r.:

- 1) przyjęto wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości wykonanej w 2013 r., tj. w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym;
- 2) przyjęto, na podstawie wykonania w 2013 r. w poszczególnych przedziałach całkowitej masy brutto pociągów, planowaną na rjp 2014/2015 pracę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 2.1., wyrażoną w pociągach oraz w bruttotonokilometrach,
- 3) przyjęto maksymalną dopuszczalną prędkość techniczną i średniodobowe natężenie ruchu pociągów, do kategoryzacji linii kolejowej, o której mowa w pkt 3.2.1. niniejszej decyzji;
- 4) uwzględniono pozycje i kategorie kosztowe, o których mowa w pkt 1.1 niniejszej decyzji;
- 5) w grupach kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp określono udział kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym;
- 6) przyjęto, że stawka jednostkowa opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi sumą składników wynikających z kosztów:
 - a. prowadzenia ruchu – niezależnego od masy pociągu,
 - b. utrzymania i remontów – zależnego od masy pociągu,
 - c. amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego – niezależnego od masy pociągu;
- 7) wyznaczono wskaźnik różnicujący składnik stawki wynikający z kosztów utrzymania i remontów, w zależności od masy pociągu dla poszczególnych przedziałów mas

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

pociągów, w związku z wzrostem kosztów utrzymania i remontów wynikających z większego zużycia infrastruktury przez pociągi towarowe wraz ze wzrostem masy;

- 8) zastosowano nośnik alokacji kosztów w postaci pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm – dla składnika stawki niezależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt. 6) a i c oraz w postaci skorygowanej pracy eksploatacyjnej, w oparciu o wskaźnik różnicujący stawkę przyjęty dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów – dla składnika stawki zależnego od masy pociągu, o którym mowa w pkt. 6) b;
- 9) skalkulowano bazową stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp dla przedziału mas brutto pociągów 1001 – 1500 ton, jako sumę składników stawki wynikających z kosztów, o których mowa w pkt. 6) lit. a – c;
- 10) wyznaczono stawki jednostkowe opłaty dla poszczególnych przedziałów mas pociągów w oparciu o skorygowany składnik stawki bazowej wynikający z kosztów utrzymania i remontów oraz wskaźnik, o którym mowa w pkt. 7).

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów, zgodnie z oświadczeniem Zarządcy we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., skalkulowane zostały w taki sposób, aby pozyskane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów na poziomie 0 zł/pockm. Powyższe stanowi o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

3.2.1. Kategoryzacja linii kolejowych

Z uwagi, że po linii kolejowej 665 zarządzanej przez Zarządcę kursują tylko pociągi towarowe określono jedną kategorię linii kolejowej, nazwaną „drugorzędną”, na podstawie parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe (< 30 km/godz.) i średniodobowego natężenia ruchu pociągów (14 pociągów/dobę), co jest zgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR.

3.2.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. wynika, że na rjp 2014/2015 Zarządca przyjął 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Tablica cennikowa, zamieszczona we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., została opracowana dla 1 kategorii linii kolejowej (drugorzędnej) oraz dla 8 przedziałów całkowitej masy brutto pociągu towarowego: $0 < m < 200$ ton, $201 < m < 500$ ton, $501 < m < 1000$ ton, $1001 < m < 1500$ ton, $1501 < m < 2000$ ton, $2001 < m < 2500$ ton, $2501 < m < 3000$ ton, $m > 3000$ ton.

3.3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej bez uwzględnienia składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Z przedstawionej we wniosku z 8 stycznia 2015 r. informacji dotyczącej kalkulacji stawek jednostkowych, opisanej w pkt. 3.2 **Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**, wynika, że części stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono 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 którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynosi 0 zł/pockm, co spełnia przesłankę określona w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 15 z 33

Na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono w taki sposób, aby rosły wraz ze wzrostem masy pociągu.

W związku z nieprzeprowadzeniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca określił stawki jednostkowe przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Tym samym Zarządca wywiązał się z możliwości wynikającej z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pockm), zgodnie z pismem Zarządcy z dnia 28 stycznia 2015 r., przedstawione są w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Kategoria linii kolejowej	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
0<m≤200	„drugorzędna”	20,99
200<m≤500		23,48
500<m≤1000		25,98
1000<m≤1500		28,47
1500<m≤2000		30,34
2000<m≤2500		32,83
2500<m≤3000		35,32
m>3000		38,93

Analiza wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. uzupełnionego pismem z dnia 28 stycznia 2015 r. wraz z załączoną do tego pisma kalkulacją stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania wymienionych stawek w obszarze objętym regulacją prawną, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR, jak również zastosował wielkości i metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Do kalkulacji stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w myśl art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio poniesione związane z ruchem kolejowym w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. w roku 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).

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 8 przedziałów mas brutto pociągów. Stawki skalkulowano na podstawie opisanych kosztów bezpośrednich będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami w taki sposób, aby przychody z opłat pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji przy założeniu, że z uwagi na odstępienie od badania rynku, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów. Powyższe świadczy o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR.

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

Odnosząc się do przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w identycznym okresie jak dla przyjętych kosztów Prezes UTK przychyliła się do metodyki zastosowanej przez Zarządcę, wplatającej się w spełnienie przesłanki określonej w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 1994 r., Nr 121, poz. 591, z późn. zm.), zwanej dalej „uor”, zgodnie z którą, w księgach rachunkowych jednostki ujmuje się wszystkie osiągnięte, przypadające na jej rzecz przychody i obciążające ją koszty związane z tymi przychodami dotyczące danego roku obrotowego, niezależnie od terminu ich zapłaty.

Przedstawione przez Zarządcę, w tabeli zgodnej z § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury rosną wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, co potwierdza zachowanie przez Zarządcę zasady określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Z informacji zawartej we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. wynika, że dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 3000 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2014/2015 wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonanych w 2013 r. przewozów pociągami, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR oraz przyjęcie wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2013 r. w poszczególnych przedziałach mas pociągów, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły Zarządcy wywiązać się z zasad określonych w przepisach utk oraz rozporządzenia MIR.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., uzupełnionego pismem z dnia 28 stycznia 2015 r., projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 wraz z ich kalkulacją – nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami utk oraz rozporządzenia MIR 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 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 określił, 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 – dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów, dostęp i korzystanie z torów postojowych oraz dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych – 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

Planowana na rjp 2014/2015 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2013 r.;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na rok 2014 i 2015;
- 3) udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w całkowitych kosztach bezpośrednich.

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 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 8 stycznia 2015 r. i w piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2014/2015 dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów została wyznaczona – analogicznie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013, z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach bezpośrednich. Przy planowaniu bazy kosztów nie uwzględniono współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Baza kosztów, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ramach rjp 2014/2015 dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmuje 57,5 % ogólnych kosztów bezpośrednio ponoszonych przez Zarządcę w wyniku

wykonywania przewozów pociągami. Udział ten wynika z proporcji długości torów zasadniczych: głównych i dodatkowych do długości wszystkich torów o szerokości 1435 mm, zgodnie z informacją zamieszczoną we wniosku Zarządcy z dnia 8 stycznia 2015 r.

Zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r. do przeszacowania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca zastosował wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, ustalone na podstawie informacji o planowanych wskaźnikach inflacji ujętych w dokumencie zatytułowanym „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018”, stanowiącym załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r. Wielkości planowanych wskaźników inflacji na lata 2014 i 2015 przedstawione zostały w tabeli w części A niniejszej decyzji.

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

Koszty bezpośrednio ponoszone, stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usług dostępu do urządzeń, zostały ustalone jako suma części kosztów prowadzenia ruchu, utrzymania i remontów oraz amortyzacji wynikających z udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w ogólnych kosztach bezpośrednich przypisanych dla każdej pozycji kosztowej.

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

W opisaney w piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r. bazie kosztowej przyjętej przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – udział kosztów bezpośrednich jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w pełnych planowanych kosztach bezpośrednich wynosi 58 %.

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 pismem z dnia 28 stycznia 2015 r., podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wynika z przeindeksowania wskaźnikami inflacji kosztów bezpośrednio poniesionych w 2013 r. jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 19 z 33

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, 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 dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W konsekwencji świadczy to o przyjęciu do kalkulacji stawek jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, potraktowanych przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem z dnia 8 stycznia 2015 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.

Wielkości kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2013, w tym kosztów amortyzacji, utrzymania i remontów infrastruktury oraz prowadzenia ruchu (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:

p.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2013 [zł]	Plan rjp 2014/2015 [zł]	Zmiana [%] rjp 2014/2015 do Wykonanie 2013	Udział [%] kosztów bepośrednio ponoszonych w kosztach stanowiących bazę kosztów
1.	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym:	██████████	██████████	1,30 %	100,00 %
1.1.	Koszty prowadzenia ruchu	██████████	██████████	1,30 %	49,50 %
1.2.	Koszty utrzymania i remontów	██████████	██████████	1,30 %	43,10 %

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 33

1.3.	Koszty amortyzacji	████████	████████	1,30 %	7,40 %
2.	Koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów	████████	████████	1,30 %	100,00 %

Zakwalifikowanie zatem przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, urealnionych wskaźnikami inflacji na lata 2014 i 2015 – jako kosztów uzasadnionych, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR – należy uznać za zasadne w świetle art. 33 ust. 2 utk.

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 obciążona 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 na rjp 2014/2015 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na tle wykonania w 2013 r., przedstawione w piśmie Zarządcy z dnia 28 stycznia 2015 r., zestawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Ilość usług:		Zmiana % w stosunku do wykonania 2013
			wykonanie 2013	planowana na rjp 2014/2015	
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	████████	████████	-3,03 %
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	████████	████████	-2,73 %
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	████████	████████	-2,73 %

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 21 z 33

3. Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów skalkulowano, podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w oparciu o planowane koszty udostępniania tych usług, określone na podstawie wykonanych w 2013 r. kosztów bezpośrednich poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przeszacowanych następnie wskaźnikami inflacji na lata 2014 – 2015, oraz planowaną ilość usług określonych na podstawie wykonania w 2013 r. z uwzględnieniem obserwowanych trendów zmian zamawianych usług.

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, polega na zastosowaniu poniżej opisanych zasad:

- a) za dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;

Stawkę wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich realizacji tej usługi i planowanej sumarycznej ilości wagonów objętych świadczeniem usługi.

- b) za dostęp i korzystanie z torów postojowych;

Stawkę wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich realizacji tej usługi i planowanej sumarycznej ilości wagonów objętych świadczeniem usługi;

- c) za dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych;

Stawkę wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich realizacji tej usługi i planowanej sumarycznej ilości wagonów objętych świadczeniem usługi.

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

Stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z treścią pisma Zarządcy z dnia 28 stycznia 2015 r., skalkulowane dla poszczególnych usług przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2014/2015 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,00
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,45
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	15,43

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 Zarządca, zgodnie z § 8 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle przepisu art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2013 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji na lata 2014 – 2015.

Uwzględnienie w bazie kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tej obsługi, jedynie kosztów bezpośrednich wynikających z przewozów pociągami wykonanych w 2013 r., przeszacowanych wskaźnikami inflacji oraz przyjęcie planowanego wolumenu ilości usług dostępu i korzystania z urządzeń do formowania składów pociągów i torów postojowych oraz terminali kolejowych w wysokości wykonanej w 2013 r., pozwoliło Zarządcy określić wysokości stawek jednostkowych opłat dla poszczególnych usług na poziomie faktycznych jednostkowych kosztów świadczenia tych usług.

Powyższe świadczy o prorynkowym podejściu Zarządcy w kierunku urealnienia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przewidywalności i stabilizacji opłat, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych, mających szczególne znaczenie dla wzrostu konkurencyjności tego rodzaju transportu w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej.

III. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH

Opłaty dodatkowe pobiera się, w myśl art. 33 ust. 11 utk, za świadczone przez zarządcę usługi, inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

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

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
- 3) dostawę paliwa;
- 4) nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie przez zarządcę prac manewrowych;
- 5) sprawowanie nadzoru nad transportem towarów niebezpiecznych;
- 6) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, w tym za:
 - a) czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 7) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 8) dostarczanie na żądanie przewoźnika, uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, nieobjętych opłatą podstawową;
- 9) nieobjętą opłatą podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- 10) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 23 z 33

11) udostępnienie w postaci wydruku dokumentów, które są udostępniane przez zarządcę w postaci elektronicznej;

12) inne usługi świadczone przez zarządcę na zlecenie przewoźnika.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %.

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.

1. Zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, wymienione w części II załącznika do utk

Zarządca ustalił na rjp 2014/2015 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, dla usług wymienionych w cz. II Załącznika do utk, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych.

Zarządca planuje na rjp 2014/2015 świadczenie poniższych usług:

Lp.	Nazwa usługi
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej
6.	Obsługa wag wagonowych

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, z uwzględnieniem marży zysku wynoszącej 10 %, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

2. Planowane koszty oraz ilości usług przyjęte do kalkulacji opłat dodatkowych i pomocniczych

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług oraz ich wolumen określono na podstawie wykonania w 2013 r. i przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa usługi	Planowane koszty na rjp 2014/2015 [zł]	Planowana wielkość usług na rjp 2014/2015
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	■	■ godz.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	██████████	████ godz.
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	██████████	████ godz.
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	██████████	████ godz.
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	██████████	████ stron
6.	Obsługa wag wagonowych	██████████	████ wagonów
Łączne koszty usług dodatkowych i pomocniczych		██████████	

3. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych i pomocniczych

Wyznaczając stawki opłat dodatkowych i pomocniczych, każdą zaplanowaną wielkość kosztów, określonych na podstawie wykonania w 2013 r. i przypisanych do każdej usługi, podzielono przez ilość zaplanowanych do wykonania usług.

4. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych na rjp 2014/2015

W wyniku przyjętych wielkości planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych oraz określonego wolumenu tych usług Zarządca przedstawił w poniższej tabeli stawki jednostkowe dla poszczególnych usług:

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty dodatkowej [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590,00
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50,00
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	2,89
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33,00

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR wraz z ich kalkulacją, określone na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 25 z 33

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę przy wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. oraz przy piśmie z dnia 28 stycznia 2015 r. projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz usług dodatkowych 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. 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.

Należy podkreślić, że działania Zarządcy w kierunku rzetelnego i zgodnego z obowiązującymi przepisami określenia wysokości opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych wysokości kosztów bezpośrednich i wielkości pracy eksploatacyjnej na podstawie wykonania w 2013 r., jak również przyjęcie 8 przedziałów mas brutto pociągów, w tym wielkości ostatniego przedziału masy brutto pociągu towarowego ($M \geq 3000$ ton), przyczynią się do lepszego planowania przez przewoźników kolejowych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz optymalizacji wykorzystania taboru przy niewielkim ryzyku błędnego planowania.

Powyższe świadczy o prorzywkowym podejściu Zarządcy do określania wysokości opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, gwarantującym przejrzysty i niedyskryminujący sposób kalkulacji stawek, uwzględniający jednakże zasady określania stawek wynikające z przepisów prawa, w szczególności po wejściu w życie rozporządzenia MIR. Wpłata się także w intencje Prezesa UTK nakierowane na zapewnienie wzrostu konkurencyjności rynku przewozów kolejowych wobec innych gałęzi transportu.

Weryfikacja wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r. pozwala stwierdzić, że przyjęte przez Zarządcę zasady określania stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 utk i w § 7 ust. 2 i 18 rozporządzenia MIR, przyjmowania kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 i 6 rozporządzenia MIR, 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 1 kategorię linii kolejowej (drugorzędnej) i w związku z tym stawki jednostkowe, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedstawił w myśl § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów (0 zł/pockm) i składnika różnicującego część stawki w zależności od masy brutto pociągu.

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.

Z uwagi na niewykonanie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca skalkulował stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury przy założeniu, że wysokość składnika stawki zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 7 ust. 14 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą Zarządca może odstąpić od wykonania badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11

rozporządzenia MIR, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

Równocześnie Zarządca spełnił wymóg określony w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, który stanowi, że wartość części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, oraz składników, o których mowa w § 7 ust. 3 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 którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR wynosi 0 zł/pockm.

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa nr 665 posiada jednolitą kategorię na całej długości Zarządca przyjął 1 kategorię linii kolejowej, w konsekwencji czego stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określono w ten sposób, że rosną one wraz ze wzrostem masy brutto pociągów. Stanowi to o spełnieniu obowiązku wynikającego z § 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.

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

Należy przy tym podkreślić, że kierując się ustawową zasadą określania stawek jednostkowych stanowiącą, że stawki dostępu rosną m.in. wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, Zarządca posłużył się metodą zróżnicowania wysokości stawek jednostkowych opartą o współczynnik korygujący część stawki jednostkowej wynikającej z kosztów utrzymania w zależności od masy brutto pociągu. Wykorzystanie powyższej metody pozwoliło Zarządcy na wypełnienie przesłanki wynikającej z § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, jak również świadczy o staraniach Zarządcy w kierunku zapewnienia pełnej transparentności i przewidywalności opracowywanego projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp z infrastruktury kolejowej.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku z dnia 8 stycznia 2015 r., baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 została wyznaczona tylko w oparciu o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji w tych częściach, w jakich są one rezultatem wykonywania przewozów pociągami.

Przyjęta baza kosztowa została poddana analizie, w efekcie której wyodrębniono jednorodne kategorie kosztów i ustalono wysokość udziału w nich kosztów bezpośrednio ponoszonych.

Powyższe świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia MIR, jako, że zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

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

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, 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 i 7 uor. 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.

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.

Należy przy tym zauważyć, że na wysokości planowanych stawek jednostkowych opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 miał wpływ sposób przyjmowania kosztów i wolumenu świadczonych usług do kalkulacji stawek wynikający z rozporządzenia MIR. Do kalkulacji stawek Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2013 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji za lata 2014 – 2015.

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 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.

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, przyjmując dla każdej usługi ilości wynikające z wykonania w tym samym roku obrotowym, jak w przypadku przyjętych do kalkulacji kosztów, tj. w 2013 r.

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.

Odnosząc się do usług dodatkowych i pomocniczych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, Zarządca określił stawki jednostkowe odrębnie dla każdego rodzaju usług planowanych do świadczenia przewoźnikom kolejowym, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku w wysokości 10 %, co spełnia przesłankę zapisaną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

Należy przy tym podkreślić, że każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa, w ramach systemu określania stawek jednostkowych opłat, ich stabilizacji i przewidywalności oraz zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, a w konsekwencji stabilizacji warunków wykonywania przewozów kolejowych i poprawy konkurencyjności rynku kolejowego jest bardzo pożądane.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe 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 „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2014/2015

Załącznik Nr. 2 – Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2014/2015

Załącznik Nr. 3 – Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na sieci „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2014/2015

KRZYSZTOF DYL
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

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

**„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm [zł/pockm]
$0 < m \leq 200$	20,99
$200 < m \leq 500$	23,48
$500 < m \leq 1000$	25,98
$1000 < m \leq 1500$	28,47
$1500 < m \leq 2000$	30,34
$2000 < m \leq 2500$	32,83
$2500 < m \leq 3000$	35,32
$m > 3000$	38,93

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW NA SIECI
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik usługi	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2014/2015 [zł]
1.	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	wagon	2,00
2.	Dostęp i korzystanie z torów postojowych	wagon	1,45
3.	Dostęp do terminali kolejowych, w tym do torów do czynności ładunkowych, bocznic i wag wagonowych	wagon	15,43

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPLAT DODATKOWYCH NA SIECI
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2014/2015**

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty dodatkowej [zł]
1.	Nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie prac manewrowych	godz.	590,00
2.	Sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych	godz.	50,00
3.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne	godz.	56,26
4.	Dostarczanie uzupełniających informacji o przejeździe pociągów	godz.	50,63
5.	Sporządzanie wydruków dokumentów udostępnianych w postaci elektronicznej	strona	2,89
6.	Obsługa wag wagonowych	wagon	33,00

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 33 z 33