

Warszawa, dnia 15 maja 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.9.2015.MŚ

PMT Linie Kolejowe sp. z o.o.

Owczary 79 d
59-300 Lubin

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 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 PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie, z dnia 13 marca 2015 r. Nr PMTLK/1261/2015 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016,

ZATWIERDZAM

stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 13 marca 2015 r. Nr PMTLK/1261/2015 przez PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

- 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 z dnia 13 marca 2015 r. Nr PMTLK/1261/2015 przedłożony przez PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie, zwaną dalej „Zarządcą”, 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 31

2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”, zwany dalej „wnioskiem z dnia 13 marca 2015 r.”

2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 30 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.9.2015.2.MŚ.
3. 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.
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.9.2015.5.MŚ.

Zarządca wypełniając przepis art. 33 ust. 7 utk, przedłożył do zatwierdzenia, przy wniosku z dnia 13 marca 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) i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk) na rjp 2015/2016 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 30 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.9.2015.2.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 2015/2016.

Pismem z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.9.2015.5.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.

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 przyznaných 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.

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. 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,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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/pocmk, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR wskazuje, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych przesłanek:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

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.

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.

Zarządca wypełniając zobowiązanie określone § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR przedłożył przy wniosku z dnia 13 marca 2015 r. następujące projekty wraz z kalkulacją:

- 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.

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 za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016.

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

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych przedstawiona we wniosku z dnia 13 marca 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 w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej;
- 3) planowanych wskaźników inflacji;
- 4) wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych.

Ad. 1)

Z „wykonania” kosztów z 2014 r. wyłączone zostały następujące koszty:

- a) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych Zarządcy, w całości,
- b) zarządu i administracji, w całości,
- c) amortyzacji, w całości,
- d) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w części nie ponoszonej przez zarządcę jako rezultatu wykonywania przewozów pociągami,
- e) prowadzenia ruchu pociągów, w części nie ponoszonej przez zarządcę jako rezultatu wykonywania przewozów pociągami.

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.

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, uwzględniany przy planowaniu kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustalono jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku, jednocześnie ostatnim roku obrotowym. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Ad. 3)

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 6 z 31

Koszty poniesione w 2014 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z wnioskiem z dnia 13 marca 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 2015 i 2016 przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2015	2016
CPI – dynamika średnioroczna	101,2 %	102,3 %

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

Na etapie analizy związku kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami Zarządca przypisał każdej pozycji kosztowej wartość współczynnika stanowiącego udział kosztów bezpośrednio związanych z przewozami pociągami w całkowitych kosztach danej pozycji kosztów. Następnie wszystkie pozycje kosztowe zostały pogrupowane w celu wyznaczenia współczynników dla kategorii kosztów (U_{kat}), które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Następnie Zarządca wyznaczył współczynniki ($U_{łączne}$) powyżej wskazanych udziałów kategorii kosztów bezpośrednio związanych z przewozami pociągami oddzielnie dla każdej usługi podstawowej.

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

Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych wynosi ██████ % wszystkich kosztów związanych z ruchem kolejowym.

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 13 marca 2015 r., obowiązują również dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Za uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, o których mowa w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, 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, Prezes UTK zweryfikował przedłożone projekty:

- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,

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 na 2016 r. – przedstawiona we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2015/2016 dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – została wyznaczona na podstawie wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, 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 zgodnie z oświadczeniem Zarządcy złożonym we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., wpis do Krajowego Rejestru Sądowego, Dział 3 Rubryka 2, dotyczący złożenia rocznego sprawozdania finansowego za 2014 r. zostanie dokonany po zatwierdzeniu przedmiotowego sprawozdania przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników.

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się o północy z 12 na 13 grudnia 2015 r. i kończy o północy w sobotę 10 grudnia 2016 r., natomiast dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. w 2014 r.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem: liczba dni
1	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r.	10 grudnia 2016 r.	364
2	2014 r.	1 stycznia 2014 r.	31 grudnia 2014 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 złożoną przez Zarządcę we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się wyłącznie 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. (<http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/budzet-panstwa/ustawy-budzetowe/2015/projekty-ustawy>)

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 U wyznaczonych 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 we wniosku z dnia 13 marca 2015 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 kategorie kosztów, których udziały w pełnych planowanych kosztach bezpośrednich przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszą odpowiednio:

- koszty utrzymania i remontów infrastruktury – udział █████ %,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego – udział █████ %.

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 13 marca 2015 r., w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 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 2014 r. oraz kosztów bezpośrednich stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

Zestawienie wielkości kosztów związanych z ruchem kolejowym oraz kosztów będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 i planowanych na rjp 2015/2016 przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 [zł]	Plan rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] rjp 2015/2016 do Wykonanie 2014	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach związanych z ruchem kolejowym
1	Koszty bezpośrednie związane z ruchem kolejowym	██████████	██████████	██████	██████
2	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami	██████████	██████████	██████	██████

Wielkości kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów oraz ich udziały w bazie kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2014 [zł]	Plan rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana [%] do Wykonanie 2014	Udział [%] kosztów utrzymania i prowadzenia ruchu w kosztach stanowiących bazę kosztów
1	Koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym:				
1.1	- - utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,				
1.2	- - prowadzenie ruchu pociągów.				

Analiza przedstawionych powyżej kosztów wskazuje, że wzrost zaplanowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp 2015/2016 w stosunku do analogicznych kosztów wykonanych w 2014 r., nie przekroczy planowanych wskaźników inflacji ustalonych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2015 i 2016.

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 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 rjp 2015/2016 przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy z dnia 13 marca 2015 r., została wyznaczona z wykorzystaniem wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym 2014.

Przy braku uregulowań prawnych, planowanie pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016 w oparciu o pracę eksploatacyjną wykonaną 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 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku z dnia 13 marca 2015 r., przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedział masy brutto pociągu	Praca eksploatacyjna wykonana w roku 2014 [pockm]			Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2015/2016 [pockm]			Struktura pracy eksploat.
	Pociągi pasażer.	Pociągi towar.	Razem	Pociągi pasażer.	Pociągi towar.	Razem	
0<m≤160	■	■	■	■	■	■	■
160<m≤400	■	■	■	■	■	■	■
400<m≤800	■	■	■	■	■	■	■
800<m≤1200	■	■	■	■	■	■	■
1200<m≤1600	■	■	■	■	■	■	■
1600<m≤2000	■	■	■	■	■	■	■
m>2000	■	■	■	■	■	■	■
Razem	■	■	■	■	■	■	■

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 rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu.

Zarządca przyjął 3 kategorie linii kolejowych. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została ustalona jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, ustalonej jako suma składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MIR.

Jednocześnie, w myśl przepisu § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, badanie rynku o którym mowa w ust. 11 rozporządzenia MIR, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych przesłanek:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

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, rosą wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Zarządca, we wniosku z dnia 1 grudnia 2014 r., zestawił stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w 2 tablicach – oddzielnie dla stawek z uwzględnieniem składnika związanego z rodzajem przewozów wynoszącego 0 zł/pockm i dla składnika różnego od 0 zł/pockm – w których poszczególne kolumny dotyczą 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 pockm 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.

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 13 marca 2015 r.:

- 1) do poszczególnych przedziałów całkowitej masy brutto pociągów przypisano planowaną na rjp 2015/2016 pracę eksploatacyjną, o której mowa w pkt 2.1., wyrażoną w pockm, proporcjonalnie do wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych przedziałach całkowitych mas brutto pociągów w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym,
- 2) uwzględniono pozycje i kategorie kosztowe, o których mowa w pkt 1.1 niniejszej decyzji;
- 3) do wszystkich grup kosztowych przypisano współczynnik U stanowiący udział kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach bezpośrednich związanych z ruchem kolejowym;
- 4) zastosowano nośnik alokacji kosztów w postaci pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm.

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

Następnie wyznaczony został współczynnik β dla zróżnicowania stawki w zależności od całkowitej masy brutto pociągu kategorii linii dla poszczególnych przedziałów mas brutto,

przy założeniu, że suma iloczynów (ilości pockm w danym przedziale masy brutto i przyporządkowanego współczynnika β) musi być równa zakładanej na rjp 2015/2016 wielkości kosztów bezpośrednich stanowiących rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zgodnie z oświadczeniem zarządcy złożonym we wniosku z dnia 12 marca 2015 r., stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów 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

Zarządca określił kategorie zarządzanych przez siebie linii kolejowych na podstawie kwalifikowanych parametrów techniczno-ruchowych zgodnych z instrukcją Ld-2 oraz analizy średniodobowego natężenia ruchu kolejowego i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe.

Zarządca pozostawił 3 kategorie linii kolejowej, jak przy kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2013/2014, i oznaczył je symbolami „1”, „2” i „3”.

Linia kolejowa	Kategoria linii	Średniodobowe natężenie ruchu [poc./dobę]	Dopuszczalna prędkość techniczna [km/godz.]
Linia nr 972	„1”	5	20
Linia nr 971	„2”	14	40
Linia nr 427	„3”	12	60
Linia nr 311	„3”	10	50
Linia nr 326	„3”	22	70

Po liniach kategorii „1” i „2” odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych, natomiast po liniach zakwalifikowanych do kategorii „3” kursują wyłącznie pociągi pasażerskie.

3.2.2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku z dnia 13 marca 2015 r. wynika, że Zarządca pozostawił identyczne przedziały mas brutto pociągów jak przy kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2013/2014.

Tablice cennikowe, zamieszczone we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., zostały opracowane dla 3 kategorii linii kolejowych – przy czym kategorie „1” i „2” dotyczą wyłącznie ruchu towarowego, natomiast kategoria „3” wyłącznie ruchu pasażerskiego oraz dla 7 przedziałów całkowitej masy brutto dla pociągów towarowych i dla 2 przedziałów mas brutto dla pociągów pasażerskich.

Dla przedziału masy brutto powyżej 2000 ton, jako graniczną masę do kalkulacji stawek, przyjęto masę najcięższego pociągu kursującego po liniach nr 971 i 972, tj. 2500 ton.

Przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp masy brutto pociągu dla poszczególnych przedziałów przedstawiono w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto [t]	Masa do wyznaczenia stawek w przedziałach w poszczególnych kategoriach linii [t]		
	Kat. „1”	Kat. „2”	Kat. „3”
$0 < m \leq 160$	160	160	160
$160 < m \leq 400$	400	400	400
$400 < m \leq 800$	800	800	-
$800 < m \leq 1200$	1200	1200	-
$1200 < m \leq 1600$	1600	1600	-
$1600 < m \leq 2000$	2000	2000	-
$m > 2000$	2500	2500	-

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

3.3.1. Określenie części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu bez uwzględnienia składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Z przedstawionej we wniosku z 13 marca 2015 r. informacji dotyczącej kalkulacji stawek jednostkowych wynika, że przy określaniu części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, wyznaczono współczynnik β w celu zróżnicowania stawki w zależności od całkowitej masy brutto pociągu. Zarządca opracował współczynniki β dla poszczególnych przedziałów masy brutto pociągu tak, aby:

- pociągi o niskiej całkowitej masie brutto, które w minimalny sposób wpływają na zużycie infrastruktury kolejowej były tańsze,
- pociągi o dużej całkowitej masie brutto, które powodują zużycie nawierzchni torowej, a co za tym idzie powodują zwiększone koszty utrzymania nawierzchni, mają dłuższe czasy przejazdu skutkujące zmniejszeniem przepustowości na szlakach, były droższe.

Wartości współczynnika β na rjp 2015/2016 dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów są identyczne, jak przy kalkulacji stawek jednostkowych opłat na rjp 2013/2014.

Wartości współczynników przedstawia poniższa tabela:

Całkowita masa brutto [t]	Wielkość współczynnika korygującego β		
	Kat. „1”	Kat. „2”	Kat. „3”
$0 < m \leq 160$	■	■	■
$160 < m \leq 400$	■	■	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

400<m≤800	■	■	■
800<m≤1200	■	■	■
1200<m≤1600	■	■	■
1600<m≤2000	■	■	■
m>2000	■	■	■

Wysokość części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto określono jako iloraz sumy planowanych na rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz struktury pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016, z zastosowaniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

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.

Wartości części stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, ustalono w taki sposób, aby w myśl § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, planowane przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek 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.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury, przy założeniu wartości składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, w wysokości 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych. Tym samym Zarządca wywiązał się z obowiązku wynikającego z § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR.

Określone w powyższy sposób stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, niezawierające składnika wynikającego z rodzaju przewozów (0 zł/pockm) Zarządca przedstawił, jak w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pockm - [zł/pockm]		
	Kat. „1”	Kat. „2”	Kat. „3”
0<m≤160	2,85	2,98	3,25
160<m≤400	13,56	15,19	15,59
400<m≤800	67,80	75,94	-
800<m≤1200	108,48	121,50	-
1200<m≤1600	135,60	151,87	-

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 16 z 31

1600<m≤2000	149,16	167,06	-
m>2000	162,72	182,25	-

3.3.2. Określenie części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy brutto pociągu z uwzględnieniem składnika wynikającego z rodzaju przewozów

Zgodnie z przytoczonymi w niniejszej decyzji przepisami prawnymi, na podstawie § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca może określić stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, innego niż 0 zł/pocmk dla przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, pod warunkiem, że na podstawie badania rynku wykaże, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

W nawiązaniu do powyższego, zgodnie z wnioskiem z dnia 13 marca 2015 r, Zarządca skorzystał z uprawnienia nadanego przepisem § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR stanowiącego, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że w wyniku wprowadzenia zmian stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

W ślad za tym, Zarządca określił wartość składnika stawki jednostkowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości jak w poniższej tabeli:

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów większy od 0 zł/pocmk - [zł/pocmk]		
	Kat. „1”	Kat. „2”	Kat. „3”
0<m≤160	0,70	0,74	0,81
160<m≤400	3,36	3,76	3,87
400<m≤800	16,80	18,81	-
800<m≤1200	26,88	30,10	-
1200<m≤1600	33,60	37,63	-
1600<m≤2000	36,96	41,39	-
m>2000	40,32	45,15	-

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

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, Zarządca przedstawił Prezesowi UTK do zatwierdzenia poniższe stawki określone dla przewozów, o których mowa w § 7 ust. 10 i 11 rozporządzenia MIR:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Przedział masy brutto pociągu	Stawka jednostkowa zawierająca składnik wynikający z rodzaju przewozów równy 0 zł/pockm [zł/pockm]			Stawka jednostkowa zawierająca składnik wynikający z rodzaju przewozów większy od 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3
0<m≤160	2,85	2,98	3,25	3,55	3,72	4,06
160<m≤400	13,56	15,19	15,59	16,92	18,95	19,46
400<m≤800	67,80	75,94	-	84,60	94,75	-
800<m≤1200	108,48	121,50	-	135,36	151,60	-
1200<m≤1600	135,60	151,87	-	169,20	189,50	-
1600<m≤2000	149,16	167,06	-	186,12	208,45	-
m>2000	162,72	182,25	-	203,04	227,40	-

3.3.4. Porównanie planowanych na rjp 2015/2016 stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury do aktualnie obowiązujących stawek

Wysokość określonego przez Zarządcę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w połączeniu ze składnikiem zależnym od masy brutto pociągu, o którym mowa w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, skalkulowanym w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, nie spowodował wzrostu wysokości stawek jednostkowych planowanych na rjp 2015/2016 w stosunku do obowiązujących, zatwierdzonych przez Prezesa UTK na rjp 2013/2014 – co potwierdza poniższa tabela. Tym samym, na podstawie § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznaje się, że warunek przeprowadzenia badania rynku został spełniony.

Przedział masy brutto pociągu	Stawki jednostkowe zatwierdzone na rjp 2013/2014 [zł/pockm]			Stawki jednostkowe na rjp 2015/2016 ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów większym od 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3
0<m≤160	3,55	3,72	4,06	3,55	3,72	4,06
160<m≤400	16,92	18,95	19,46	16,92	18,95	19,46
400<m≤800	84,60	94,75	-	84,60	94,75	-
800<m≤1200	135,36	151,60	-	135,36	151,60	-

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 31

1200<m≤1600	169,20	189,50	-	169,20	189,50	-
1600<m≤2000	186,12	208,45	-	186,12	208,45	-
m>2000	203,04	227,40	-	203,04	227,40	-

Analiza wniosku z dnia 13 marca 2015 r. wraz z załączoną do tego wniosku kalkulacją stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwala stwierdzić, że Zarządca dostosował się do przepisów prawa w przedmiocie zatwierdzania stawek w obszarze objętym regulacją prawną, jak również zastosował wielkości i metodykę przyjętą do kalkulacji stawek w obszarze, gdzie przepisy wyraźnie tego nie wskazują.

Ponadto, 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. parametry przyjmowane do kategoryzacji linii kolejowych, przedziały mas brutto pociągów, zastosowana metoda określania składnika stawki zależnego od masy brutto pociągu, w oparciu o współczynnik β .

W myśl art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 6 i 8 rozporządzenia MIR, Zarządca przyjął do kalkulacji części stawki jednostkowej za minimalny dostęp do infrastruktury zależnej od masy brutto pociągu koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 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).

Mając na uwadze § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca wyznaczył stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 7 przedziałów mas brutto pociągów, skalkulowane na podstawie wyżej opisanych kosztów w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji, przy założeniu że składnik związany z rodzajem przewozów wynosi 0 zł/pockm. 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 (§ 7 ust. 7 rozporządzenia MIR), Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w tym kosztów finansowych i pośrednich oraz administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych.

W myśl § 7 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia MIR, Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp uwzględniając wartość składnika wynikającego z rodzaju przewozów równą 0 zł/pockm – dla przewozów określonych w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, jak również wartość składnika inną niż 0 zł/pockm – dla przewozów określonych w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

Odnosząc się do pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 330 z późn. zm.),

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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 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 13 marca 2015 r. wynika, że dla pociągów towarowych o masie brutto większej niż 2000 ton Zarządca przyjął jedną stawkę.

Należy zauważyć, że przyjęcie do kalkulacji stawek na rjp 2015/2016 kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat przewozów pociągami wykonanych w 2014 r., przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i wskaźników inflacji, o których jest mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, przyjęta praca eksploatacyjna, jak również zastosowana metodyka kalkulacji stawek oraz określenie wartości składników związanych z rodzajem wykonywanych przewozów przyczyniły się do utrzymania wysokości planowanych stawek jednostkowych na niezmiennym poziomie w stosunku do zatwierdzonych na rjp 2013/2014. Pozwoliło to, w myśl § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznać badanie rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 – za przeprowadzone.

Po dokonaniu analizy projektu stwierdza się, że przedłożone do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 wraz z ich kalkulacją zawartą we wniosku z dnia 13 marca 2015 r. – zostały 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 przedłożone przez Zarządcę – 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

Na podstawie art. 33 ust. 1 utk, Zarządca skalkulował stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, obejmującą usługę określoną w części I ust. 2 Załącznika do utk – usługę dostępu i korzystania z peronów – w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawki 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 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wartości kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r.;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na lata 2015 i 2016;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

3) wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych.

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 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.

Planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej w ramach rjp 2015/2016 dla usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, 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 2014 z wykorzystaniem planowanych wskaźników inflacji i przy uwzględnieniu wyników analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku z dnia 13 marca 2015 r., do przeszacowania kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów, Zarządca zastosował wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, ustalone na podstawie informacji o planowanych wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy nr 1 zatytułowanej „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2013 – 2018” stanowiącej załącznik do projektu ustawy budżetowej na rok 2015 zatwierdzonej przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r. Wielkości planowanych wskaźników inflacji na lata 2015 i 2016 przedstawione zostały w tabeli w części A.

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 stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów, zostały obliczone na podstawie kwalifikacji poszczególnych kosztów w wyodrębnionych kategoriach kosztów. W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i remontów urządzeń związanych z obsługą pociągów w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Koszty bezpośrednie będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami, będące bazą kosztową przyjętą przez Zarządcę do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów na rjp 2015/2016, stanowią ██████ % pełnych kosztach bezpośrednich poniesionych w 2014 r. i wynoszących ██████ zł.

Przyjęcie do bazy kosztowej kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów – 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

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 stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów

Zaplanowana kwota kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjęta do kalkulacji stawki, zgodnie z wnioskiem z dnia 13 marca 2015 r., wynika, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, z przeindeksowania wskaźnikami inflacji kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w 2014 r. 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 stawki tylko w części jako bezpośrednio ponoszonych w rezultacie wykonywania przewozów pociągami, za ostatni zakończony rok obrotowy 2014, 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 – co w konsekwencji świadczy o przyjęciu do kalkulacji stawek jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, potraktowanych przez Zarządcę, zgodnie z wnioskiem z dnia 13 marca 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.

Zestawienie wielkości kosztów związanych z ruchem kolejowym oraz kosztów będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 i planowanych na rjp 2015/2016 przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp	Dostęp do peronów	Wykonanie 2014 [zł]	Plan na 2015/2016 [zł]	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach związanych z ruchem pociągów	Zmiana [%] w stosunku do Wykonania 2014
1	Koszty bezpośrednie związane z ruchem kolejowym	■	■	■	■

2	Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami	■	■	■	■
---	---	---	---	---	---

Wielkości kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów oraz ich udziały w bazie kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za dostęp i korzystanie z peronów na rjp 2015/2016, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

	Dostęp do peronów	Wykonanie 2014 [zł]	Plan na 2015/2016 [zł]	Udział [%] kosztów bezpośrednio ponoszonych w bazie kosztowej do kalkulacji stawki	Zmiana [%] w stosunku do Wykonania 2014
1	Koszty stanowiące bazę do wyznaczenia stawki jednostkowej opłaty za dostęp i korzystanie z peronów, w tym:	■	■	■	■
1.1.	-- utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	■	■	■	■
1.2.	-- prowadzenia ruchu kolejowego	■	■	■	■

Zakwalifikowanie przez Zarządcę, do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty za usługę dostępu do peronów, kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami – urealnionych wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył – 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, opartą o ilość usług wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, która nie wskazuje, aby była obciążona wadą jej kalkulacji.

Planowane na rjp 2015/2016 ilości usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, na tle wykonania w 2014 r., przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa usługi	Średni czas postoj u pociągu przy peronie [min]	Ilość pociągów w 2014 r. [szt.]	Ilość usług (min):		Zmiana % w stosunku do wykonania w 2014 r.
				wykonanie w 2014 r.	planowana na rjp 2015/2016	

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

1	Dostęp i korzystanie z peronów	■	■	■	■	■
---	--------------------------------	---	---	---	---	---

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

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów skalkulowano, podobnie jak dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w oparciu o planowane koszty udostępniania tej usługi, określone na podstawie kosztów bezpośrednich poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w 2014 r. przeszacowanych następnie wskaźnikami inflacji na lata 2015 – 2016, oraz planowanej ilości usług (minut postojów) określonych na podstawie wykonania w 2014 r.

Stawkę jednostkową dla usługi dostępu i korzystania z peronów wyznaczano jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich realizacji tej usługi oraz planowanej sumarycznej ilości minut postojów pociągów przy krawędziach peronów.

4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów

Stawka jednostkowa za dostęp i korzystanie z peronów skalkulowana na rjp 2015/2016 i zmiana jej wysokości w stosunku do zatwierdzonej na rjp 2013/2014 przedstawiona została w poniższej tabeli:

Nazwa usługi	Miernik usługi	Stawka jednostkowa na rjp 2013/2014 [zł]	Planowana stawka jednostkowa na rjp 2015/2016 [zł]	Zmiana w stosunku do rjp 2013/2014 [%]
Dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach osobowych	min. postoju	0,95	0,91	-4,44

Uwzględnienie w bazie kosztowej jedynie kosztów bezpośrednio ponoszonych, wynikających z wykonywania przewozów pociągami, ustalonych zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, tj. 2014 r. i urealnionych wskaźnikami inflacji na lata 2015 i 2016 oraz przyjęcie planowanego wolumenu usługi dostępu i korzystania z peronów w wysokości wykonanej w 2014 r., spowodowało obniżenie wysokości stawki jednostkowej dla usługi dostępu do peronów o 4,44 % w stosunku do analogicznej stawki zatwierdzonej na rjp 2013/2014.

PODSUMOWANIE

Przedłożone przez Zarządcę, przy wniosku z dnia 13 marca 2015 r., projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR wraz z kalkulacją ich wysokości, 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 polegające m.in. na zaplanowaniu pracy eksploatacyjnej i wolumenu usług na podstawie wykonania w 2014 r., jak również zachowanie parametrów kategoryzacji linii oraz 7 przedziałów mas brutto pociągów analogicznych jak dla rjp 2013/2014, w tym wielkości ostatniego przedziału masy brutto pociągu towarowego ($M > 2000$ 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 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 i wpłata się w intencje Prezesa UTK, nakierowane na stabilizację rynku kolejowego i wzrost jego konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu.

Weryfikacja wniosku z dnia 13 marca 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 3 kategorie linii kolejowych 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 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.

W odniesieniu do przewozów innych niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, Zarządca określił wartości składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów inne niż 0 zł/pockm. Przedstawione wielkości składnika związanego z rodzajem przewozów nie powodują wzrostu stawek jednostkowych zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat.

Tym samym, Zarządca spełnił przesłankę wskazaną w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, która stanowi, że w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR zarządca może określić wartość składnika stawki związanego z rodzajem przewozów inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Ze względu, że przedstawione stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, uwzględniające składnik zależny od rodzaju przewozów, nie wzrastają w stosunku do zatwierdzonych przez Prezesa UTK na rjp 2013/2014, badanie rynku o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, zgodnie z § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznaje się za przeprowadzone.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, skalkulowane przy założeniu wielkości składnika związanego z rodzajem przewozów równym 0 zł/pockm, w myśl § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, odnoszą się do przewozów:

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

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla 3 kategorii linii kolejowych w ten sposób, że rosną one wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej oraz masy brutto pociągu. 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, podobnie jak przy kalkulacji stawek na rjp 2013/2014, posłużył się identyczną metodą alokacji kosztów do poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów opartą o współczynnik β . Wykorzystanie powyższej metody świadczy również o staraniach Zarządcy w kierunku transparentności i przewidywalności opracowywania projektu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jako że metoda ta stosowana jest od wielu lat.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej określone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi na rjp 2015/2016 w porównaniu do rjp 2013/2014 nie wzrastają, nawet dla przewozów dla których składnik zależny od rodzaju przewozów jest większy niż 0 zł/pockm.

Należy również zauważyć, że stosowanie się do nowych przepisów wprowadzonych rozporządzeniem MIR usztywnia proces kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przez zarządcę infrastruktury kolejowej, w szczególności w zakresie sposobu przyjmowania kosztów dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wykluczając inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjmowane do kalkulacji koszty.

Dbając o rzetelność kwalifikowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zgodnie z treścią wniosku z dnia 13 marca 2015 r., baza kosztów będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 została wyznaczona w oparciu tylko o koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów 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 z dnia 13 marca 2015 r., Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjął koszty bezpośrednio ponoszone wykonane w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014) 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 (2014), 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.

Zarządca, przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp, przyjął takie wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, przy których to wartościach nie wystąpił wzrost stawek jednostkowych w stosunku do zatwierdzonych na rjp 2013/2014. Powyższe pozwoliło, w myśl § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uznać badanie runku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR za spełnione.

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 jedną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą

pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, ustaloną dla usługi dostępu i korzystania z peronów.

Do kalkulacji stawki na rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami na podstawie wykonania 2014 r., które zostały jedynie urealnione wskaźnikami inflacji za okres 2015 – 2016, a nie jak na rjp 2013/2014 kosztów, które były ustalane przy uwzględnieniu innych czynników i trendów mających wpływ na te koszty.

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.

Zarządca ustalił koszty przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w oparciu o ich wykonanie w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014). 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 oparciu o wolumen usług wykonanych w okresie analogicznym do okresu dla którego przyjmowane są do kalkulacji koszty, tj. w ostatnim zakończonym roku obrotowym.

Uznaje się, że przyjęta metodyka określenia ilości usług dla wyznaczenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie jest wadliwa dla usługi związanej z dostępem i korzystaniem z peronów.

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 bardzo pożądanym jest każde prorynkowe działanie Zarządcy w granicach prawa i w ramach polityki ujednoczenia systemu określania stawek jednostkowych w kierunku 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.

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, 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:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 28 z 31

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 PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016

Załącznik Nr. 2 Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na sieci PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2015/2016



KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY
DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Przedział masy brutto pociągu	Stawka jednostkowa zawierająca składnik wynikający z rodzaju przewozów równy 0 zł/pockm [zł/pockm]			Stawka jednostkowa zawierająca składnik wynikający z rodzaju przewozów większy od 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3
0<m≤160	2,85	2,98	3,25	3,55	3,72	4,06
160<m≤400	13,56	15,19	15,59	16,92	18,95	19,46
400<m≤800	67,80	75,94	-	84,60	94,75	-
800<m≤1200	108,48	121,50	-	135,36	151,60	-
1200<m≤1600	135,60	151,87	-	169,20	189,50	-
1600<m≤2000	149,16	167,06	-	186,12	208,45	-
m>2000	162,72	182,25	-	203,04	227,40	-

**STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP
DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW
NA SIECI PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Nazwa usługi	Miernik usługi	Stawka jednostkowa na rjp 2015/2016
Dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach osobowych	minuta postoju	0,91

