

Warszawa, dnia 27 czerwca 2015 r.



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

DRRK-WKL.730.6.2015.AG

**CTL Maczki-Bór S.A.**

ul. Długa 90  
41-208 Sosnowiec

## **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 CTL Maczki Bór S.A. z siedzibą w Sosnowcu, z dnia 5 marca 2015 r. Nr D/OP/PI/65/2015 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”,

### **ODMAWIAM ZATWIERDZENIA**

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

**przedłożonych do zatwierdzenia przez CTL Maczki Bór S.A. z siedzibą w Sosnowcu przy wniosku z dnia 5 marca 2015 r. Nr D/OP/PI/65/2015, na rjp 2015/2016,**

### **ZATWIERDZAM**

- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust.11 utk,**  
**przedłożone do zatwierdzenia przez CTL Maczki Bór S.A. z siedzibą w Sosnowcu przy wniosku z dnia 5 marca 2015 r. Nr D/OP/PI/65/2015, na rjp 2015/2016.**

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 26

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek spółki CTL Maczki Bór S.A. z siedzibą w Sosnowcu, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 5 marca 2015 r. Nr D/OP/PI/65/2015, zwany dalej „wnioskiem”.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.2.MŚ.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.3.MŚ.
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.MŚ.
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.5.AG.

Wnioskiem z dnia 5 marca 2015 r. Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r., jednocześnie informując, że kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury sporządzona jest zgodnie z § 7 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 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.2.MŚ, 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, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2015/2016. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań.

Pismami z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.3.MŚ oraz z dnia 21 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.MŚ, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.7.2015.4.5.AG Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie do złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do materiałów zebranych w trakcie postępowania i zgłoszonych żądań, a także do przeglądania akt sprawy i sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

### Stan prawny

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tą część kosztów bezpośrednich, 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 bezpośrednich:

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

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

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

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

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

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

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

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

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 4 z 26



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

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

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

Natomiast, w myśl 7 ust. 16 rozporządzenia MIR, planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości co najmniej raz na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu przydzielania tras pociągów.

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 „uzasadnionymi kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, są pobierane 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. Opłaty te ustala zarządca, w myśl § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

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

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

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

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:

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

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

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożony przez Zarządcę projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej, w tym za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń oraz opłat dodatkowych na rjp 2015/2016 pod kątem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w zakresie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR.

Przedkładając jeden projekt stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, Zarządca nie zastosował się do przytoczonego przepisu § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, który stanowi, że zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

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

**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 jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2014 r.);
- 2) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej;
- 3) planowanych wskaźników inflacji na 2015 r. i 2016 r.;
- 4) kosztów bezpośrednich związanych z ruchem pociągów, zwanych dalej „kosztami bezpośrednimi” oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Ad. 1)

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że Zarządca w 2014 r. poniósł łączne koszty związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej w wysokości ██████████ zł.

Koszty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, poniesione w 2014 r. oraz planowane na 2016 r., przedstawia w poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Koszty wykonane 2014 r. [zł]	Koszty planowane 2016 r. [zł]
1.	Koszty utrzymania linii kolejowych	██████████	██████████
2.	Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	██████████	██████████
3.	Amortyzacja	██████████	██████████
4.	Ochrona	██████████	██████████
5.	Inne	██████████	██████████
6.	Administracja	██████████	██████████
7.	Koszty Zarządu (1/3 kosztów ogólnozakładowych)	██████████	██████████
Koszty ogółem		██████████	██████████

Ad. 2)

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej uwzględniany przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej obliczony został w następujący sposób: dzielną stanowi liczba dni

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 7 z 26

w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczyna się i kończy o północy w sobotę 13 grudnia 2015 r., a dzielnik stanowi liczba dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2014 r. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres przyjmowany do obliczeń	Okres kalendarzowy	Razem: liczba dni
1.	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r. - 10 grudnia 2016 r.	362
2.	2014 r.	1 stycznia 2014 r. - 31 grudnia 2014 r.	365
3.	Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej [Z = Lp. 1 / Lp. 2]		0,9918

Należy zauważyć, że współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej został obliczony na podstawie błędnej liczby dni w rjp 2015/2016. Prawidłowa liczba dni to 364. Przeszacowanie kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek błędnie obliczonym współczynnikiem pracy eksploatacyjnej świadczy o nierzetelnym ustalaniu tych kosztów i przekłada się na nieprawidłowe określenie stawek na podstawie tak ustalonych kosztów.

Powyższe wskazuje na naruszenie przepisu § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, dotyczącego ustalania wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, 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.

Ad. 3)

Koszty poniesione w 2014 r. przeindeksowane zostały, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, wskaźnikami inflacji ustalonymi na podstawie wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

Planowane wskaźniki inflacji na lata 2015-2016 przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian [%]	
	2015 r.	2016 r.
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,

rozporządzenia MIR, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Ad. 4)

Do kalkulacji stawek opłaty podstawowej Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są kosztami bezpośrednimi, w szczególności koszty:

- a) administracji,
- b) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych,
- c) finansowe,
- d) 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,
- finansowe,
- pośrednie.

Koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zostały obliczone na podstawie udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach pośrednich. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów prowadzenia ruchu, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Powyższe potwierdza wypełnienie przez Zarządcę, 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.

Zarządca poinformował we wniosku, że nie występował o dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego oraz o środki pochodzące z Funduszu Kolejowego, o których mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, jak również nie przewiduje innych przychodów, o wysokość których musiałby pomniejszyć wartość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej. Przywołany powyżej przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.



## **B. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ**

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

#### **1. Infrastruktura kolejowa**

Infrastruktura kolejowa Zarządcy, zgodnie z wnioskiem, to kolej specjalistyczna udostępniana przewoźnikom kolejowym świadczącym usługi taborem skonstruowanym często wyłącznie do obsługi wąskiej grupy klientów związanych z górnictwem węgla kamiennego, energetyki zawodowej i specyficznych urządzeń jak obsługa mostów samowyladowniczych, frontów rozładunkowych – zwartymi składami całopociągowymi na całej długości przejazdu.

Zarządca nie zatrudnia pracowników na stanowiskach ustawiacza i manewrowego. Nie posiada stacji rozrządowych, stacji pasażerskich, budynków i innych urządzeń do obsługi ruchu pasażerskiego. W związku z powyższym Zarządca nie świadczy usług formowania składów pociągów i nie może zapewnić dostępu na zarządzanej sieci kolejowej do usług świadczonych w wymienionych urządzeniach związanych z obsługą pociągów. W związku z brakiem zapotrzebowania na usługę korzystania z torów postojowych Zarządca zrezygnował z jej świadczenia w ramach rjp 2015/2016. Zarządca zapewnia natomiast na swojej sieci dostęp do terminali rozładunkowych i urządzeń zaopatrzenia w paliwo.

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 bezpośrednio ponoszone i pracę eksploatacyjną.

#### **1.1. Kategoryzacja linii kolejowych**

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, zarządza infrastrukturą kolejową, na którą składają się 4 linie kolejowe znaczenia lokalnego, po których prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy.

Zarządca ustalił dla wszystkich zarządzanych linii kolejowych jedną kategorię linii dla wartości parametrów wynoszących:

- średniodobowe natężenie ruchu kolejowego:  $0 < N_{sr} < 50$  pociągów/dobę;
- dopuszczalna prędkość techniczna, uwzględniająca ograniczenia stałe:  $0 < V_{max} \leq 40$  km/godz.

#### **1.2. Przedziały mas brutto pociągów**

Zarządca poinformował we wniosku, że w ramach rjp 2015/2016 przyjął 4 przedziały mas brutto pociągów.

Tablica cennikowa, zamieszczona we wniosku została opracowana dla jednej kategorii linii kolejowej o znaczeniu lokalnym oraz dla 4 przedziałów całkowitej masy brutto pociągu towarowego, określonej w tonach [T]:  $0 < m \leq 200$ ;  $200 < m \leq 800$ ;  $800 < m \leq 1300$ ;  $m > 1300$ .

## **2. Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

### **2.1. Kwalifikowanie kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, przedstawiona we wniosku, 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 r.), przy uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR i planowanych wskaźników inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, jak również przy wykorzystaniu wskaźnika wykorzystania linii kolejowych, obliczonego dla poszczególnych odcinków linii kolejowych.

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, 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 we wniosku przez Zarządcę, zastosowana indeksacja na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, opiera się na wskaźnikach inflacji ujętych w tablicy wskaźników inflacji.

Wobec powyższego, stwierdza się, że Zarządca, uwzględniając wskaźniki inflacji, o których mowa w § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, spełnił przesłankę określoną przywołanym przepisem.

Koszty stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, obliczone zostały na podstawie udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich dla wyodrębnionych kategorii kosztów i odcinków linii kolejowych. 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.

Dla ustalenia kosztów bezpośrednio ponoszonych Zarządca zastosował dla poszczególnych odcinków linii kolejowych wskaźnik wykorzystania linii kolejowych, obliczany jako iloraz liczby pociągów w dobie, które przejechały po danym odcinku (wykorzystanie linii) przez przepustowość tego odcinka. Tym samym, koszty bezpośrednie przeszacowane wymienionym powyżej wskaźnikiem wykorzystania linii zostały zakwalifikowane jako koszty bezpośrednio ponoszone, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zastosowany do określenia wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych wskaźnik wykorzystania linii kolejowych waha się od 7% do 36%, zależnie od poszczególnych odcinków tych linii. Obliczone w ten sposób koszty bezpośrednio ponoszone dla odcinków zostały zsumowane dla określenia bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych łącznie dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i przedstawione poniżej w tabeli.

Powyższe stanowi o spełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, która wskazuje, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tą część kosztów bezpośrednich, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, do których zalicza się w szczególności część kosztów bezpośrednich utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów, amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Z kosztów związanych z ruchem kolejowym, zgodnie z wnioskiem, Zarządca wyłączył koszty, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami. Ustalona baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych nie zawiera zatem kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowych i pośrednich.

Wyłączenie wymienionych kosztów świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą 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.

## **2.2. Wielkości kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**

Zgodnie z wnioskiem, Zarządca zastosował się do przepisów rozporządzenia MIR i w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 uwzględnił jedynie koszty bezpośrednio ponoszone.

Zarządca przedstawił, w ujęciu tabelarycznym, wielkości kosztów bezpośrednich oraz kosztów bezpośrednio ponoszonych, stanowiących bazę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

Wydzielone z kosztów bezpośrednich, koszty bezpośrednio ponoszone – ustalone zgodnie z zasadami opisanymi powyżej – przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp w ramach rjp 2015/2016, przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Koszty bezpośrednie rjp 2015/2016 [zł]	Koszty bezpośrednio ponoszone rjp 2015/2016 [zł]	Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich [%]	Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach bezpośrednich - ogółem [%]
Koszty utrzymania linii kolejowych	██████████	██████████	██████	██████
Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	██████████	██████████	██████	██████
Amortyzacja	██████████	██████████	██████	██████
Koszty ogółem	██████████	██████████	██████	██████

## **3. 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 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta w wysokości i strukturze pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2014 r.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 12 z 26

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016, 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.

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

Wielkość oraz strukturę pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016 przedstawia poniższa tabela.

Przedział masy brutto pociągu	Praca eksploatacyjna		Struktura pracy eksploatacyjnej	
	pociągokilometry (pockm)	bruttotonokilometry (bruttotonokm)	pockm	bruttotonokm
0<m≤200	██████	██████	██████	██████
200<m≤800	██████	██████	██████	██████
800<m≤1300	██████	██████	██████	██████
1300<m	██████	██████	██████	██████
Razem	██████	██████	██████	██████

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

### 4.1. 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 przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek tylko jednej 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, zestawił 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.

#### **4.2. 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.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, Zarządca ustalił w taki sposób, że stawka jednostkowa, określona dla jednej kategorii linii kolejowej, rośnie wraz ze wzrostem masy pociągu, spełniając tym samym przesłankę § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił stawki jednostkowe, podobnie jak dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów, przy ustalonym średniodobowym natężeniu ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz dla jednego rodzaju pociągu, o którym mowa w art. 33 ust. 4 utk, tj. dla pociągu towarowego i dla 3 przedziałów mas brutto pociągów.

#### **4.3. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów wynoszącego 0 zł/pociąg.**

Do wyznaczenia części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, uwzględniającej składnik wynikający z rodzaju przewozów w wysokości 0 zł/pociąg, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przy kalkulacji stawek przyjęte do ich kalkulacji koszty zostały alokowane, przy jednej kategorii linii kolejowej, według kryterium przedziałów masy brutto pociągów. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązku ustalenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp, zgodnie z § 7 ust. 2, 3 i 5 rozporządzenia MIR.

Z treści § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR wynika bowiem, 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. Zaś treść ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR wskazuje, 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.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów i przy uwzględnieniu składnika



wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów wynoszącego 0 zł/pockm przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto [T]	Stawka jednostkowa przy składniku wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]
$0 < m \leq 200$	2,07
$200 < m \leq 800$	6,80
$800 < m \leq 1300$	13,87
$1300 < m$	19,26

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach mas brutto pociągów, zgodnie z wnioskiem, 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 wynoszącego 0 zł/pockm.

Powyższe spełnia wymaganie określone w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, stanowiące, że wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie 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.

Należy jednak pamiętać, że Zarządca skalkulował przedłożone stawki jednostkowe za minimalny dostęp przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów wynoszącego 0 zł/pockm w oparciu o ustalone koszty przeszacowane błędnie obliczonym współczynnikiem pracy eksploatacyjnej, co oznacza, że stawki te zostały określony w sposób nieprawidłowy i w konsekwencji obliguje Prezesa UTK do odmowy ich zatwierdzenia.

#### **4.4. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów innego niż 0 zł/pockm**

Zarządca ustalił część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dla których składnik wynikający z rodzaju przewozów ma wartość inną niż 0 zł.

Przy określaniu składnika wynikającego z rodzaju przewozu innego niż 0 zł/pockm, należy zachować zasady, o których mowa poniżej.

Zgodnie z przytoczonymi w niniejszej decyzji przepisami prawnymi, 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/pockm – dla przewozów, których wykonywanie nie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych – pod warunkiem, że na podstawie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, wykaże że wartość

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 15 z 26

składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Należy jednakże zauważyć, że zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, w szczególności z § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, badanie rynku przeprowadza się na podstawie zasad określonych w przywołanych przepisach, polegających m.in. na badaniu rynku przy uwzględnieniu jego podziału co najmniej na pary przewozów, wymienione w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

Zarządca kalkulując stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej uwzględnił składnik wynikający z rodzaju wykonywanych przewozów, nie przedstawiając jednakże sposobu określenia jego wartości.

Zarządca poinformował we wniosku, że przy ustalaniu składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wynikającego z rodzaju przewozów innego niż 0 zł/pockm, skorzystał z uprawnienia uznania badania rynku za przeprowadzone, o czym mowa w § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR.

Zgodnie bowiem z przytoczonym powyżej przepisem, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11 uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że spełniona została przynajmniej jedna z wymienionych przesłanek: wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3 – nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy (pkt 1), w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe – nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich trzech lat (pkt 2).

Wskazana we wniosku treść uprawnienia sugeruje, że do ustalając składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów inny niż 0 zł/pockm, Zarządca skorzystał z uprawnienia, o którym mowa w § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Zarządca przedstawił bowiem, jak napisał we wniosku, tabelę, w której przedstawił przyjętą wartość składnika stawki jednostkowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów na czas obowiązywania rjp 2014/2015. Następnie oświadczył, że wartość składnika stawki jednostkowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów na rjp 2015/2016 nie ulegnie zmianie.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, obliczone przy zastosowaniu przyjętych wielkości współczynników korygujących według masy brutto pociągu oraz składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów wynoszącego 0 zł/pockm przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto [T]	Stawka jednostkowa przy składniku wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]	Składnik wynikający z rodzaju przewozów inny niż 0zł/pockm [zł/pockm]	Stawka jednostkowa przy składniku innym niż 0 zł/pockm [zł/pockm]
0<m≤200	2,07	28,95	31,02
200<m≤800	6,80	46,46	53,26
800<m≤1300	13,87	67,81	81,68
1300<m	19,26	86,14	105,40

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 16 z 26

Należy podkreślić, że samo oświadczenie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm, określona w ramach rjp 2014/2015 nie uległa zmianie dla rjp 2015/2016 – nie jest jednak wystarczające, w świetle § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR – do zastosowania tak określonego składnika do kalkulacji przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

We wniosku Zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie minimalnego dostępu w ramach rjp 2014/2015 nie było bowiem składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, jako że wniosek Zarządcy opierał się na przepisach prawa obowiązujących w czasie składania wymienionego wniosku. Przepisy prawa wówczas obowiązujące nie zakładały możliwości stosowania składnika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów – Zarządca we wniosku tego składnika ani jego wartości nie wykazał.

Powoływanie się zatem przez Zarządcę w obecnie przedłożonym wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat w ramach rjp 2015/2016 na składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów przyjęty dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów jest całkowicie nieuzasadniony. Zarządca nie wykazał więc spełnienia żadnego z warunków, wymienionych w § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR.

Stwierdza się, że nie zaistniały przesłanki do możliwości zastosowania przez Zarządcę wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów o wartości innej niż 0 zł/pockm.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdza się, że Zarządca nie wykazał, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów przyjętego do kalkulacji stawek nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy, do czego był zobowiązany przepisem § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR.

Zastosowanie do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm stanowi naruszenie przez Zarządcę przepisów określonych w § 7 ust. 5, 11 i 15 pkt 1 rozporządzenia MIR, a tym samym art. 33 ust. 2 utk, stanowiącym, że opłatę podstawową za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustala się przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych 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**

Zarządca określił również, 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 do terminali rozładunkowych i urządzeń zaopatrzenia w paliwo – w oparciu o przyjęte do kalkulacji tych stawek koszty i ilości usług.

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych

z obsługą pociągów, przedstawiona we wniosku, została wyznaczona z wykorzystaniem kosztów bezpośrednio ponoszonych, określonych we wskazanym we wniosku pkt 4.3. Wskazuje się, że taki punkt we wniosku nie występuje.

Zgodnie z informacją we wniosku, dla usługi podstawowej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone, zaliczając do nich wydzielone koszty utrzymania i prowadzenia ruchu pociągów. 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,

Ponieważ Zarządca nie poinformował we wniosku, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zakwalifikował uzasadnione koszty, które rosną wraz ze wzrostem dostępu do tych urządzeń, zaś z przedstawionych kosztów, przy błędnym podaniu miejsca zamieszczenia ich we wniosku oraz z porównania z rokiem ubiegłym nie można wysnuć wniosku, że przyjęte do kalkulacji stawek koszty są kosztami uzasadnionymi w świetle § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, Prezes UTK nie uznaje przyjętych – do kalkulacji stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – jako uzasadnione.

Zgodnie bowiem 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. Stwierdza się zatem, że Zarządca nie zastosował się do obowiązku określonego powyżej wymienionych przepisem prawa.

#### **1. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do terminali rozładunkowych**

Dla ustalenia kosztów dostępu do terminali rozładunkowych, zgodnie z informacją we wniosku, ze wskazanych w pkt 4.3 kosztów bezpośrednio ponoszonych Zarządca wydzielił, przy udziale ■%, koszty utrzymania torów dojazdowych do terminali rozładunkowych i koszty prowadzenia ruchu pociągów z kosztów posterunków ruchu obsługujących odgałęzienia na terminale.

Klucz alokacji kosztów bezpośrednio ponoszonych, zgodnie z wnioskiem, ustalono jako iloraz liczby pociągów jadących do i z terminali rozładunkowych (■) i liczby wszystkich pociągów uruchomionych na infrastrukturze Zarządcy (■).

Planowane zapotrzebowanie na usługę dostępu do terminali rozładunkowych ustalono w wysokości sprzedaży usługi w 2014 r. Przy tak określonej ilości dostępu, niebędącej w sprzeczności z obowiązującym prawem, której wysokość w porównaniu do wykonania w 2014 r. nie zmienia się, wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla tej usługi, zgodnie z informacją we wniosku, może budzić zastrzeżenia co do prawidłowości jej określenia, tym bardziej przy braku informacji odnośnie zmian kosztów przyjmowanych do kalkulacji tej stawki.

Zgodnie z informacją we wniosku, skalkulowana stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do terminali rozładunkowych wzrosła w porównaniu do stawki obliczonej w ramach rjp 2014/2015 wg zasad rozporządzenia MIR w związku ze zmianą sposobu kalkulacji wynikającej z wejścia w życie rozporządzenia MIR oraz do stawki przedstawionej w 2014 r. do zatwierdzenia w ramach rjp 2014/2015 – co jest wynikiem sposobu kwalifikowania kosztów oraz zmniejszenia wielkości usług w porównaniu do wykonania w 2016 r.



Powyżej przytoczone wykonanie z 2016 r. ponownie potwierdza nierzetelność sporządzenia projektu przedstawionych stawek.

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej za dostęp do terminali rozładunkowych obliczono jako iloraz kosztów oraz planowanego dostępu.

Kalkulacja stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do terminali rozładunkowych i jej wysokość zostały przedstawione we wniosku w tabeli, jak poniższej.

Wyszczególnienie	Wartość
Koszty bezpośrednio ponoszone	████████ zł
Koszty utrzymania linii kolejowych	████████ zł
Koszty prowadzenia ruchu	████████ zł
Amortyzacja	
Planowana wielkość usług	████████ szt. poc.
Stawka jednostkowa	████████ zł/poc.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zobligowany jest odmówić zatwierdzenia stawki jednostkowej za dostęp do terminali rozładunkowych o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk.

## **2. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo**

Dla ustalenia kosztów dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, zgodnie z informacją we wniosku, ze wskazanych w pkt 4.3 kosztów bezpośrednio ponoszonych Zarządca wydzielił, przy udziale █████%, koszty utrzymania i prowadzenia ruchu pociągów stacji Bór Górny, obsługującej stację paliw.

Klucz alokacji kosztów, zgodnie z wnioskiem, ustalono jako iloraz długości użytecznej toru dojazdowego do stacji paliw (296 m) i długości użytecznych torów wszystkich stacji.

Planowane zapotrzebowanie na usługę dostępu do urządzeń zaopatrzenia w paliwo ustalono w wysokości sprzedaży usługi w 2014 r. Przy tak określonej ilości dostępu, niebędącej w sprzeczności z obowiązującym prawem, której wysokość w porównaniu do wykonania w 2014 r. nie zmienia się, wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla tej usługi może budzić zastrzeżenia co do prawidłowości jej określenia, tym bardziej przy braku informacji odnośnie zmian kosztów przyjmowanych do kalkulacji tej stawki.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, skalkulowana stawka jednostkowa opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo w porównaniu do propozycji w ramach rjp 2014/2015, w związku ze zmianą sposobu kalkulacji wynikającej z wejścia w życie rozporządzenia MIR: obliczona wg zasad rozporządzenia MIR – wzrosła o 2,7% (w granicach inflacji) lub zmalała w stosunku do stawki przedstawionej w 2014 r. do zatwierdzenia w ramach rjp 2014/2015, co jest wynikiem sposobu kwalifikowania kosztów jak również samego sposobu obliczania.



Kalkulacja stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo przedstawiona została we wniosku w tabeli, jak poniższej.

Wyszczególnienie	Wartość
Koszty bezpośrednio ponoszone	■ zł
Koszty utrzymania linii kolejowych	■ zł
Koszty prowadzenia ruchu	■ zł
Amortyzacja	
Planowana wielkość usług	■ szt. poc.
Stawka jednostkowa	■ zł/poc.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zobligowany jest odmówić zatwierdzenia stawki jednostkowej za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk.

### 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;

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 20 z 26

- 9) nieobjętą opłata podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- 10) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- 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 do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

#### **Opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, wymienione w części II Załącznika do utk**

Zarządca ustalił na rjp 2015/2016 opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, dla usług wymienionych w części II Załącznika do utk, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych.

Zarządca wskazał we wniosku, że nie planuje wykonywania usług dodatkowych na rzecz przewoźników kolejowych, polegających na udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych w związku z tym, że nie otrzymuje zgłoszeń o zapotrzebowaniu na wymienione usługi i nie zatrudnia pracowników do utrzymania infrastruktury kolejowej, tylko zlecił jej utrzymanie innemu podmiotowi gospodarczemu.

Zgodnie z informacją we wniosku, przejazdy na udostępnianych liniach odbywają się w dni robocze, od poniedziałku od godz. 6:00 do soboty do godz. 6:00 i dla takich parametrów czasowych zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury. Jednak zgodnie ze złożoną we wniosku informacją, istnieje ze strony przewoźników kolejowych zapotrzebowanie na wykonywanie przejazdów po infrastrukturze Zarządcy w niektóre soboty, niedziele i święta.

W związku z powyższym, we wskazanym powyżej czasie, Zarządca zatrudnia dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego i za świadczone usługi pobiera dodatkowe opłaty w ramach usług dodatkowych.

Do określenia opłat dodatkowych za usługi dyżurnego ruchu oraz usługi dróżnika przejazdowego Zarządca zaplanował koszty na poziomie poniesionych wydatków za świadczenie tej usługi w 2014 r. oraz zapotrzebowanie na usługę w ilości jak w 2014 r.

Zarządca poinformował, że wzrost opłaty dodatkowej za zatrudnienie dróżnika przejazdowego w ramach rjp 2015/2016 wynika z wyższego wynagrodzenia pracowników świadczących tę usługę w porównaniu do lat poprzednich.

Powyższe nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR. Przywołany przepis stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, 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%.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 21 z 26

Kalkulacja opłaty dodatkowej za zatrudnienie dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta i jej wysokość przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Dyżurny ruchu	Dróżnik przejazdowy
Koszty świadczenia usługi [zł]	████████	████████
Dostęp [godz.]	██████	██████
Opłata dodatkowa [zł/godz.]	██████	██████

Mając na uwadze powyższe Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie stawki jednostkowe opłat dodatkowych, 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.

### PODSUMOWANIE

Na wstępie podkreśla się, że przedłożony przez Zarządcę wniosek zawiera jeden projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej wraz z opłatami dodatkowymi, co stoi w sprzeczności z obowiązkiem określonym w § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR traktującym, że zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

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

I. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, pozwala stwierdzić, że:

1. Przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty ustalone zostały nierzetelnie, ze względu na deklarowanie kosztów opłaty podstawowej, która po obliczeniu nie stanowi sumy kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów deklarowanych w innych tabelach. Powyższe nie znajduje przychylności Prezesa UTK w zakresie uznania przedłożonych stawek jako prawidłowo określone, w świetle § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR. Przepis ten stanowi, że wartości i części stawek, o których mowa w ust. 2, oraz składników, o których mowa w ust. 3, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pockm.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 22 z 26

Przy nierzetelnie zaplanowanych kosztach, szczególnie przy tak dużej ich różnicy, określenie stawek jednostkowych dostępu będzie obciążone błędem rachunkowym.

2. Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, planowanych na rjp 2015/2016, przy uwzględnieniu współczynnika pracy eksploatacyjnej obliczonego na podstawie niewłaściwej liczby dni w rjp 2015/2016 (jest 362, powinno być 364).
3. Zarządca naruszył § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR zgodnie z którym, zarządca może uznać badanie rynku za przeprowadzone, jeśli wykaże spełnienie jednego z warunków: wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy (pkt 1) lub w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat (pkt 2). Ponieważ Zarządca, powołując się we wniosku na możliwość uznania badania rynku za przeprowadzone, wymienioną w § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, nie wykazał we wniosku, aby okoliczność ta faktycznie wystąpiła. Należy podkreślić, że samo oświadczenie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm, określona w ramach rjp 2014/2015 nie uległa zmianie dla rjp 2015/2016 – nie jest wystarczające, w świetle § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR. We wniosku Zarządcy o zatwierdzenie stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie minimalnego dostępu w ramach rjp 2014/2015 nie było bowiem składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, jako że wniosek Zarządcy opierał się na przepisach prawa obowiązujących w czasie składania wymienionego wniosku. Zarządca nie miał zatem legitymacji prawnej do skorzystania z uprawnienia nadanego przepisem § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR, a w konsekwencji nie był uprawniony do określenia składnika stawki jednostkowej, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, innego niż 0 zł/pockm. Zastosowanie w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm stanowi zatem naruszenie § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 2 utk oraz w przepisach rozporządzenia MIR: § 7 ust. 6, ust. 8, ust. 11, ust. 12, ust. 15.

Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę powyższych przepisów, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zobligowany był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

**II. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 w zakresie projektu dotyczącego opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, pozwala stwierdzić, że:**

1. Zarządca naruszył przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, stanowiący, że zarządca przyjmuje do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej, uzasadnioną część kosztów będących rezultatem wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami, które rosną wraz ze wzrostem

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 23 z 26

częstotliwości dostępu do urządzeń. Nie poinformował we wniosku, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zakwalifikował uzasadnione koszty, które rosną wraz ze wzrostem dostępu do tych urządzeń, zaś z przedstawionych kosztów, przy błędnym podaniu miejsca zamieszczenia ich we wniosku oraz z porównania z rokiem ubiegłym nie można wysnuć wniosku, że przyjęte do kalkulacji stawek koszty są kosztami uzasadnionymi w świetle § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

2. Wskazuje się również na nieuzasadniony wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, które zgodnie z wnioskiem Zarządcy zostały skalkulowane na podstawie wysokości sprzedaży usług 2014 r. Jednocześnie Zarządca we wniosku nie odniósł się do obowiązku określonego w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, zgodnie z którym koszty rosną wraz ze wzrostem dostępu do tych urządzeń, a tym samym określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

Stwierdza się zatem, że Zarządca nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę powyższych przepisów, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, Prezes UTK zobligowany był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

I. Odnosząc się do przedłożonych przez Zarządcę opłat dodatkowych, Prezes UTK stwierdza, że kalkulacja wysokości tych opłat – nie narusza wymagań przepisu § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 11 utk, zgodnie z którym opłaty dodatkowe zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10% w zakresie poniżej wymienionych usług dodatkowych:

- usługi dyżurnego ruchu,
- usługi dróżnika przejazdowego.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia opłat dodatkowych dla wymienionych powyżej usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

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. 479<sup>69</sup> § 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.



KRZYSZTOF DYŁ  
PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

### Załączniki:

1. Opłaty dodatkowe na sieci CTL Maczki Bór S.A.

**OPŁATY DODATKOWE NA SIECI CTL Maczki Bór S.A.  
NA ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW 2015/2016**

Wyszczególnienie	Dyżurny ruchu	Dróżnik przejazdowy
Koszty świadczenia usługi [zł]	511 693,12	61 993,12
Dostęp [godz.]	11 512	1 543
Opłata dodatkowa [zł/godz.]	44,45	40,18