

Warszawa, dnia 24 listopada 2017 r.

Poz. 52

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.28.2017.EN
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 20 listopada 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego Prezesowi UTK przez Cargotor sp. z o.o.
w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 14, 15, 18 oraz 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej – Cargotor sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Cargotor sp. z o.o.” lub „Zarządcą” z 14 sierpnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 22 sierpnia 2017 r.), uzupełnionego pismem z 24 października 2017 r. nr TOA/070/21/2017, pismem z 3 listopada 2017 r. oraz pismem z 9 listopada 2017 r. nr TDS/881/39/2017 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej również „Prezesem UTK”, projektu cennika na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej,

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożony Prezesowi UTK przez Cargotor sp. z o.o. przy wniosku z 14 sierpnia 2017 r., uzupełniony pismem z 24 października 2017 r. nr TOA/070/21/2017, pismem z 3 listopada 2017 r. oraz pismem z 9 listopada 2017 r. nr TDS/881/39/2017 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Prezes UTK 11 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.10.2017.EN, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. Decyzja została przez Zarządcę odebrana 14 lipca 2017 r.

Pismem z 21 sierpnia 2017 r. nr TOA/070/21/2017 Zarządca przekazał Prezesowi UTK informacje w sprawie stosowania dotychczasowych przepisów w zakresie rozkładów jazdy obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów.

Zarządca stosując przepis art. 33 ust. 18 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym podjął decyzję o opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Wniosek z 14 sierpnia 2017 r., zwany dalej „wnioskiem”, wpłynął do Urzędu Transportu Kolejowego 22 sierpnia 2017 r. We wniosku Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018, wraz z opisem kalkulacji stawek.


Pismem z 25 sierpnia 2017 r. nr FPK/2017/08/05 Fundacja „Pro Kolej” wniosła o dopuszczenie do toczącego się postępowania na prawach strony.

Pismem z 9 września 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.11.EN Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Prezes UTK postanowieniem z 11 września 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.12.EN dopuścił Fundację „Pro Kolej” do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

Mając na względzie objęcie przez Zarządcę części materiału dowodowego tajemnicą przedsiębiorstwa, Prezes UTK wydał 11 września 2017 r. postanowienie nr DRRK-WKL.730.28.2017.13.EN w przedmiocie ograniczenia Fundacji

„Pro Kolej” prawa wglądu do części materiału dowodowego, przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 14 sierpnia 2017 r.

W toku postępowania Fundacja „Pro Kolej” przedłożyła 27 września 2017 r. pełnomocnictwo dla  do reprezentowania przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej. W tym samym dniu w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego doszło do czynności udostępnienia akt administracyjnych sprawy pełnomocnikowi Fundacji „Pro Kolej”, z których to czynności została sporządzona notatka służbowa nr DRRK-WKL.730.28.2017.13.EN. Pełnomocnikowi Fundacji „Pro Kolej” przekazana została również kopia akt postępowania administracyjnego.

Pismem z 11 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.15.EN Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia, w terminie 7 dni, informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2017 r. i 2018 r., polityce rachunkowości, planach kont oraz opisach planu kont, rachunku zysków i strat za 2016 r., a także przychodów oraz kosztów za 2016 r. Pismo zostało do Zarządcy wysłane również drogą mailową.

W odpowiedzi na powyższe, pismem z 24 października 2017 r. nr TOA/070/21/2017 Zarządca przedłożył stosowne informacje. Pismo zawierało dodatkowo płytę CD, na której zapisane zostały dokumenty dotyczące polityki rachunkowości, rachunku zysku i strat za 2016 r. oraz kosztów i przychodów za 2016 r. W toku postępowania Zarządca skorygował przesłane tabele Excel. Zmodyfikowane dokumenty zawierające rachunek zysków i strat za 2016 r. oraz koszty i przychody za 2016 r. zostały przesłane pismem z 9 listopada 2017 r. nr TDS-881-39/2017 (załączniki w wersji edytowalnej zostały również dołączone do wiadomości e-mail z 2 listopada 2017 r.).

Prezes UTK pismem z 23 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.17.EN wezwał Zarządcę do dokonania opłaty skarbowej w wysokości 10 zł oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

Zarządca przedłożył Prezesowi UTK dowód uiszczenia opłaty skarbowej w piśmie z 25 października 2017 r. nr TDS/070/37/2017 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego 2 listopada 2017 r.)

Pismem z 3 listopada 2017 r. Zarządca przedłożył dokumenty na płycie CD, która zawierała Metodologię kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2017/2018 (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego – 8 listopada 2017 r.).

Zarządca wskazał jednocześnie, zarówno w korespondencji z 24 października 2017 r., jak i korespondencji z 9 listopada 2017 r., że informacje w nich zawarte stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.


Postanowieniem z 10 listopada 2017 r. DRRK-WKL.730.28.2017.22.EN Prezes UTK ograniczył Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu do części materiału dowodowego, przedłożonego przez Zarządcę przy piśmie z 24 października 2017 r., 3 listopada 2017 r. oraz 9 listopada 2017 r.

Zawiadomieniem z 10 listopada 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.23.EN Prezes UTK poinformował Strony o przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty doręczenia zawiadomienia.

Fundacja „Pro Kolej” skorzystała z prawa przeglądania akt postępowania 15 listopada 2017 r. Z czynności udostępniania akt została sporządzona notatka służbowa. nr DRRK-WKL.730.28.2017.26.EN.

Fundacja „Pro Kolej” skorzystała z prawa składania oświadczeń i stanowisk w sprawie, przedkładając za pomocą platformy ePUAP pismo z 15 listopada 2017 r. nr FPK/2017/11/05. W powyższym wystąpieniu organizacja społeczna przedstawiła m.in. analizę porównawczą wysokości stawek jednostkowych przedłożonych przez Zarządcę w ramach rjp 2017/2018, ze stawkami innych zarządców infrastruktury kolejowej, takimi jak: „Euroterminal Sławków”, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Jastrzębska Spółka, Kolejowa sp. z o.o., CTL Maczki Bór S.A., PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. W ocenie Fundacji „Pro Kolej” dokonana analiza prowadzi do wniosku, że opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej przedłożone do zatwierdzenia Prezesowi UTK w ramach rjp 2017/2018 są znacznie wyższe niż u pozostałych zarządców. W związku z powyższym konieczna jest dalsza weryfikacja sposobu ustalania stawek jednostkowych, w tym merytoryczna ocena struktury bazy kosztowej i zidentyfikowania elementów niesłusznie do niej zaliczonych. Ponadto zdaniem Fundacji „Pro Kolej” konsekwencją zatwierdzenia stawek przez Prezesa UTK będzie stworzenie sztucznej bariery ekonomicznej ograniczającej dostęp do elementów 8 Europejskiego Korytarza Towarowego (8RFC) i tym samym całego szlaku tranzytowego istotnego dla relacji handlowych Europy i Azji.

W przedmiotowym piśmie Fundacja „Pro Kolej” nie odniosła się do metodologii obliczania stawek jednostkowych przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Podkreślić należy, że przedmiotem badania Prezesa UTK jest sposób ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej, w tym zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników, nie zaś porównywanie stawek jednostkowych poszczególnych Zarządców. Co więcej, w ocenie

¹ Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Prezesa UTK, nie można porównywać stawek jednostkowych określonych przez poszczególnych zarządców infrastruktury kolejowej, bowiem na ich wysokość wpływ mają m.in. poniesione przez poszczególnych zarządców koszty bezpośrednie w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, wysokość pracy eksploatacyjnej, masa pojazdów kolejowych korzystających w udostępnianej infrastrukturze, parametry tej infrastruktury, etc. Są to czynniki różne dla każdego z podmiotów, zmienne w każdym roku oraz nieporównywalne.

W piśmie z 15 listopada 2017 r. dokonane zostało również porównanie wysokości wybranych stawek Cargotor sp. z o.o., przedstawionych do zatwierdzenia Prezesowi UTK w latach 2015-2017. W pierwszej kolejności wskazać należy, że powyższe nie jest przedmiotem badania przez Prezesa UTK w toku toczącego się postępowania administracyjnego. Ponadto, Cargotor sp. z o.o. po raz pierwszy w projekcie cennika, przedłożonym przy wniosku z 14 sierpnia 2017 r., zastosowała wzór, według którego różnicuje się stawkę w zależności od masy pojazdu kolejowego, z dokładnością do 1 tony. W poprzednich latach stawki jednostkowe określone były dla poszczególnych przedziałów masy pojazdu kolejowego. Przedłożona przez Fundację „Pro Kolej” analiza nie uwzględniała tej zależności.

Na koniec należy również wskazać, że przedmiotem toczącego się przed Prezesem UTK postępowania nie jest zatwierdzenie wysokości opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, w tym za dostęp do torów postojowych, wykorzystania terminala towarowego, dostępu do stacji rozrządowych. Zgodnie z przepisem art. 36 e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu, zgodnie z zasadami określonymi w ustępie 2. Prezes UTK, uwzględniając konieczność niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektów, może m.in. nakazać operatorowi obiektu infrastruktury usługowej zmianę wysokości opłat określonych w Regulaminie obiektu infrastruktury usługowej.

Na potrzeby niniejszego postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700), nr KRS: 0000484401, stan na 11 maja 2017 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 31 marca 2015 r. nr PL2120150001;
- 3) autoryzacja bezpieczeństwa z 21 września 2015 r. nr PL2120150005 – zmiana;
- 4) wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw Aktualizacja – październik 2016 r.;
- 5) pismo Zarządcy z 4 listopada 2015 r. dotyczące wdrożenia Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”;
- 6) pismo Zarządcy z 21 sierpnia 2017 r. nr TOA/070/21/2017 w sprawie stosowania dotychczasowych przepisów w zakresie rozkładów jazdy obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów;
- 7) regulamin sieci Cargotor sp. z o.o. z 9 sierpnia 2017 r.;
- 8) decyzja Prezesa UTK z 11 lipca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.10.2017.EN;
- 9) wniosek Fundacji „Pro Kolej”, z 25 sierpnia 2017 r. nr FPK/2017/08/05 o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 10) pełnomocnictwo do reprezentowania Fundacji „Pro Kolej” przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej;
- 11) notatka służbowa z 27 września 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.13.EN z czynności przeglądania akt postępowania administracyjnego przez pełnomocnika Fundacji „Pro Kolej”;
- 12) notatka służbowa z 15 listopada 2017 r. nr DRRK-WKL.730.28.2017.26.EN z czynności przeglądania akt postępowania administracyjnego przez pełnomocnika Fundacji „Pro Kolej”;

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK.

30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”. Zgodnie z art. 31 ust. 3 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. L 343 z 14 grudnia 2012 r.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34, wydane zostało rozporządzenie UE, które stosuje się od 1 sierpnia 2015 r., wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu UE, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem jednak wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu, nie później niż do 3 lipca 2017 r., swojej metodyki obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania przepisów.

Korzystając z uprawnienia wynikającego z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 4 listopada 2015 r.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Na podstawie art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu.

W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., 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.

W myśl art. 9 k.p.a., organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu niezajomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., 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.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej.

W myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwaną dalej „opłatą podstawową”.

Przepis art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, zgodnie z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, ustala się po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia, dokonać podwyżki stawek.

Przepis art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalone są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

W myśl art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, m.in.: sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11.

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

W § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB wskazuje się, że część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od traktacji pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 3 rozporządzenia MliB, część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz

- a) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- b) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej.

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB, ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

W myśl § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB, zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe, tak aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

Kategorię linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 6 rozporządzenia MliB, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, dla średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustala się średnią wartość:

- a) masy pociągu z dokładnością do 1 tony;
- b) kategorii linii kolejowej.

Stosownie do § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB, średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB, zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Alternatywnie zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala jednolity współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB, wzór albo współczynnik, o którym mowa powyżej, określa się w taki sposób, aby:

- a) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem traktacji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 11 rozporządzenia MliB, zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- a) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem traktacji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależna od traktacji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy

eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Część stawki zależna od traktacji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowaną wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB, ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył albo, w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 4 i ust. 12 pkt 1 tego rozporządzenia, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MliB, część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Ponadto, w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia MliB, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 16 tego rozporządzenia, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 21 ust. 18 rozporządzenia MliB wskazuje, że analizy rynku zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące segmenty rynku:

- a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- b) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- c) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe przewozy towarowe;
- d) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- e) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/przewozy ładunków rozproszonych;
- g) przewozy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy/przewozy realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

Zgodnie z treścią § 21 ust. 19 rozporządzenia MliB, możliwe jest dokonanie analizy, o której mowa powyżej, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

W myśl § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB, zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MliB stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

Zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawek, o których mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, ustala się tak jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegających manewrom lub średnią odległość przejazdu przyjmowaną do obliczenia opłaty.

Koszty bezpośrednie, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, ustala się zgodnie z rozporządzeniem UE.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE stanowi, że jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty:

- a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;
- b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;
- c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Art. 4 rozporządzenia UE stanowi o kosztach niekwalifikowalnych, których zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym. Zarządca nie uwzględnia następujących kosztów:

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie jednak z § 28 rozporządzenia MliB, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE, w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, zarządcy stosują przepisy 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 z 2014 r.”.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia z 2014 r., do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyjmuje się tę część kosztów związanych z ruchem pociągów, która

jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów kwalifikowanych:

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

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia z 2014 r. stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

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

Stosownie do art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK w terminie 90 dni od dnia otrzymania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, w drodze decyzji, zatwierdza go w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

Zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o:

- 1) stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo
- 2) opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15.

W myśl art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

W trakcie postępowania Prezes UTK zważył, co następuje:

11 lipca 2017 r. Prezes UTK wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.10.2017.EN, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę. Decyzja została przez Cargotor sp. z o.o. odebrana 14 lipca 2017 r. Zgodnie z art. 33 ust 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15. Zarządca skorzystał z drugiej możliwości i zastosował zasady postępowania określone w przepisie art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym w przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13 oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

Zarządca 14 sierpnia 2017 r. nadał w placówce pocztowej nowy wniosek o zatwierdzenie projektu cennika. Ponadto Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenie MliB, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłaty manewrowej

Jak wskazano we wniosku, Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika zastosował metodologię określania ww. stawek opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, dyrektywy 2012/34, rozporządzenia MliB, rozporządzenia z 2014 r., przy uwzględnieniu zapisów rozporządzenia UE.

Weryfikacja projektów cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, przeprowadzona została przy wykorzystaniu całego zgromadzonego materiału dowodowego, pozyskanego z różnych źródeł i nośników, w tym w formie papierowej oraz w formie elektronicznej na płycie CD.

Wniosek Zarządcy zawiera:

- Załącznik nr 1 – *Pełnomocnictwo*;
- Załącznik nr 2 – *Cennik stawek minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Cargotor sp. z o.o. zlokalizowanej na torach o prześwicie 1435 mm na rozkład jazdy 2017/2018*;
- Załącznik nr 3 – *Metodologia kalkulacji stawek minimalnego dostępu Cargotor sp. z o.o. – wersja pełna*;
- Załącznik nr 4 – *Metodologia kalkulacji stawek minimalnego dostępu Cargotor sp. z o.o. – wersja niezawierająca informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa*;
- Załącznik nr 5 – *Schemat infrastruktury kolejowej granicznego rejonu przeładunkowego w Małaszewiczach*;

Ponadto, w trakcie postępowania Zarządca przedłożył:

- *Model kalkulacji stawek min dost - rjp2017-18* na płycie CD;
- Rachunek zysków i strat za 2016 r.;
- Koszty i przychody za 2016 r.;
- Pismo zawierające wyjaśnienia i skorygowanie błędów pisarskich wniosku;
- Skorygowany rachunek zysków i strat za 2016 r oraz kosztów i przychodów za 2016 r. wraz z wyjaśnieniami.

Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Autoryzacja bezpieczeństwa Zarządcy wskazuje, że zarządza on łącznie 66,735 km torów o szerokości 1435 mm.

Zgodnie z wnioskiem Zarządcy, projekt oraz kalkulacja dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm. Stawki dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w rejonie Centrum Przeładunkowego Małaszewicze, zwanego dalej „CP Małaszewicze”.

Jak wynika z wniosku Zarządcy, opłata za usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi przejazdami pociągu pobierana będzie za usługi świadczone na następującej infrastrukturze:

- linii nr 865 Magdalenka – Małaszewicze Centralne (MsC), dwa tory o długości 3 032 m każdy,
- linii nr 866 Magdalenka – Małaszewicze Rozrządowa (MsR) o długości 1 427 m,
- linii nr 867 Małaszewicze Centralne (MsC) – Małaszewicze (MsE) o długości 1 198 m,
- linii nr 906 Chotyłów – Mętraki o długości 5 697 m,
- toru dojazdowego do infrastruktury usługowej innego podmiotu (terminala towarowego w celu dokonania czynności załadunku i wyładunku) o długości 523 m.

Z treści wniosku wynika, że tory dojazdowe nie stanowią torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej Cargotor sp. z o.o., wymienionych w Załączniku II do dyrektywy 2012/34. Wobec powyższego usługi przejazdu na tych torach stanowią usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Opłata za usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami pobierana będzie za usługi świadczone na następującej infrastrukturze:

- toru nr 14 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 752 m,
- toru nr 136 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 283 m.

Jak wskazano we wniosku linie oraz tory kolejowe posiadają zbliżone parametry techniczne. Dlatego Zarządca nadał im tę samą kategorię.

Zarządca wraz z wnioskiem przedłożył schemat sytuacyjny Centrum Przeładunkowego, zwanego dalej „CP”, Małaszewicze oraz opis infrastruktury kolejowej wraz z przypisanymi usługami do poszczególnych jej elementów.

Baza kosztowa przyjęta do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych zarówno opłaty podstawowej jak i manewrowej przyjął wysokość kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2016). Zgodnie ze sprawozdaniem finansowym koszty Zarządcy wyniosły

Ze wskazanej wyżej bazy kosztowej zostały wyłączone koszty ważenia wagonów w wysokości

Zarządca podzielił koszty jakie poniesie jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej na jednorodne kategorie kosztowe (ang. Homogenous Cost Category), zwane dalej „kategoriami HCC”, uwzględniając jednocześnie układ kosztów wynikający z rozporządzenia UE. Wyodrębnione w ten sposób zostały koszty, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu. Należą do nich:

A. Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze

B. Koszty utrzymania i remontu infrastruktury

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze

Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze

Inne remonty w CP Małaszewicze

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze

Wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze

Sieć trakcyjna w CP Małaszewicze

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych

Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych

Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych

C. Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie

Koszty administracyjne w CP Małaszewicze

Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze

Koszty administracyjne Centrali –

✂--✂

Koszty pośrednie działalności Centrali

✂--✂

Koszty finansowe działalności Centrali

✂--✂

D. Koszty wyłączone z kalkulacji

✂--✂

Jak wskazuje Zarządca, jako podstawę kalkulacji stawek opłaty podstawowej przyjęto wyłącznie koszty dotyczące linii i torów kolejowych o prześwicie 1435 mm. Pozostałe koszty, znajdujące się we wniosku, zostały zaprezentowane w celu wykazania całkowitych kosztów Zarządcy poniesionych w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2016) i nie zostały uwzględnione przy kalkulacji stawek opłaty podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Ponadto Cargotor sp. z o.o. poinformował we wniosku, że nie będzie korzystał ze środków publicznych.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Cargotor sp. z o.o. nie prowadzi odrębnej rachunkowości dla poszczególnych usług. Wobec powyższego wysokość kosztów, które Zarządca poniósł w rezultacie świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (opłata podstawowa i manewrowa), zostały wyodrębnione z wartości ogółu kosztów Zarządcy w rejonie CP Małaszewicze z uwzględnieniem wskaźników:

dla kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

- a) długości torów – liczonego jako iloraz długości torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i długości wykorzystywanych torów w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

- b) kosztów remontów – liczonego jako iloraz kosztów remontów infrastruktury związanej ze świadczeniem usługi przejazdu pociągu w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i wysokości kosztów remontów w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

dla kalkulacji stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

- a) długości torów – liczonego jako iloraz długości torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi manewrowej i długości wykorzystywanych torów w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

- b) kosztów remontów – liczonego jako iloraz kosztów remontów infrastruktury związanej ze świadczeniem usługi manewrowej i wysokości kosztów remontów w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

dla kalkulacji opłaty za dostęp do urządzeń dostarczających energię trakcyjną:

- a) długości torów – liczonego jako iloraz torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi przejazdów pociągów (za które Zarządca pobiera opłatę podstawową) w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i długości wykorzystywanych torów z dostępem do urządzeń dostarczających energię trakcyjną w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

- b) długości torów – liczonego jako iloraz torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi przejazdów pociągów (za które Zarządca pobiera opłatę manewrową) w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i długości wykorzystywanych torów z dostępem do urządzeń dostarczających energię trakcyjną w rejonie CP Małaszewicze,

✂--✂

Koszty Centrali zostały rozdzielone proporcjonalnie do kosztów alokowanych na poszczególne usługi.

Poniższa tabela przedstawia kalkulację kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych ze zrealizowanymi przejazdami w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2016).

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2016 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotnicznych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czyszcze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czyszcze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Ważenie wagonów	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych ze zrealizowanymi manewrami w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2016).

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2016 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Ważenie wagonów	✂--✂	✂--✂	
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację alokacji kosztów dostępu do trakcji dla usług w ramach minimalnego dostępu opłaty podstawowej

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2016 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Ważenie wagonów	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację alokacji kosztów dostępu do trakcji dla usług w ramach minimalnego dostępu opłaty manewrowej.

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2016 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Ważenie wagonów	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Jak wynika z treści wniosku, planowana wysokość kosztów przyjętych do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury wyznaczona została jako iloczyn kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniósł w ostatnim zamkniętym roku obrotowym jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata.

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczony został jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, który rozpocznie się 10 grudnia 2017 r. i skończy 8 grudnia 2018 r. (364 dni) i liczby dni w ostatnim zakończonym roku, tj. 2016 r. (366 dni) Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej wynosi 99,454%.

Koszty wykonane w 2016 r. przeindeksowane zostały również przez Zarządcę wskaźnikiem inflacji za 2017 oraz 2018 rok, ustalonym na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”, w wysokości odpowiednio 1,8% i 2,3%. Wskaźnik wzrostu został określony na poziomie 103,572%.

Kalkulacja planowanych kosztów ponoszonych jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu.

Kategoria HCC	Planowane koszty na rjp 2017/2018 Opłata podstawowa [zł]	Planowane koszty na rjp 2017/2018 Opłata manewrowa [zł]	Sieć trakcyjna Opłata podstawowa [zł]	Sieć trakcyjna Opłata manewrowa [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remonty infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty niekwalifikowane

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty minimalnej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto część kosztów, które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Zaliczone zostały do nich koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty utrzymania i remontów infrastruktury.

Z grupy kosztów wykonanych w 2016 r., ze względu na brak bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca wyłączył następujące koszty:

- amortyzacji (zgodnie z wnioskiem Zarządca nie dokonuje rozliczenia na podstawie zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego);
- administracji;
- ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- finansowe;
- czynsze;
- pośrednie.

Koszty bezpośrednie

W grupie kosztów z „wykonania” 2016 r. – po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych – pozostały koszty bezpośrednie, zgodnie z poniższymi wyliczeniami:

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze

Z grupy tej zostały wyodrębnione koszty dyżurnych ruchu, które wyłączono z bazy kosztów bezpośrednich $\text{€} \rightarrow \text{€}$ których zaangażowanie jest niezależne od wolumenu przewozów.

Z zakresu kosztów, które wynikają bezpośrednio z prowadzenia ruchu, których nie uwzględniono w kalkulacji stawek, wyłączono koszty: szkoleń, dodatków, premii i nagród, odpraw, koszty BHP, posiłków profilaktycznych i regeneracyjnych, wykupu świadczeń przejazdów dla pracowników i ich rodzin, usług diagnostyki medycznej, które nie stanowią kosztów pośrednich i nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła $\text{€} \rightarrow \text{€}$ wartość kosztów bezpośrednich wyniosła $\text{€} \rightarrow \text{€}$ co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości $\text{€} \rightarrow \text{€}$.

Z uwagi na wydzielenie kosztów dyżurnego ruchu, stanowiących $\text{€} \rightarrow \text{€}$.

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze

Koszty te zostały uznane za koszty pośrednie z uwagi na brak jednoznacznej relacji przyczynowo–skutkowej z przejazdem pociągów i nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej.

Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze

Przy ustalaniu wysokości stawki jednostkowej opłaty jednostkowej i manewrowej uwzględnione zostały koszty remontów infrastruktury torowej.

W tej kategorii HCC do kosztów bezpośrednich nie zostały uwzględnione koszty usług świadczonych na elementy związane z oświetleniem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a także występowania konieczności przeprowadzania napraw awaryjnych (występowanie zależy też od innych czynników, np. nieprzewidzianych zdarzeń pogodowych) oraz koszty prac nastawczych.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła $\text{€} \rightarrow \text{€}$ wartość kosztów bezpośrednich wyniosła $\text{€} \rightarrow \text{€}$ co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości $\text{€} \rightarrow \text{€}$.

Inne remonty w CP Małaszewicze

Koszty te nie zostały zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich z uwagi na fakt, iż nie są zależne od wolumenu świadczonych usług.

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze

Koszty zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich, związanych z ruchem pociągów, obejmują koszty dotyczące obsługi technicznej i serwisowania urządzeń, oględzin i utrzymania rozjazdów oraz diagnostyki technicznej, napraw bieżących i utrzymania infrastruktury torowej i rozjazdów.

Do kosztów pośrednich zakwalifikowano koszty zużycia paliwa nietrakcyjnego, środków czystości, zakup materiałów i sprzętu na potrzeby napraw bieżących i uzupełnienia braków w wyposażeniu. W grupie tej znalazły się również koszty naprawy linii oświetleniowych, utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, niszczenia roślinności.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła ~~...~~ wartość kosztów bezpośrednich wyniosła ~~...~~ co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości ~~...~~.

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze

Za koszty bezpośrednie uznane zostały koszty wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu, związane z przeprowadzonymi remontami, których wysokość zależy od wolumenu świadczonej usługi.

Z zakresu kosztów, które wynikają bezpośrednio z prowadzenia ruchu, wyłączono koszty: szkoleń, dodatków, premii i nagród, odpraw, BHP, posiłków profilaktycznych i regeneracyjnych, wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników i ich rodzin, usług diagnostyki medycznej. Koszty te nie stanowią kosztów bezpośrednich i nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła ~~...~~ wartość kosztów bezpośrednich w ramach HCC wyniosła ~~...~~ co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości ~~...~~.

Sieć trakcyjna w CP Małaszewicze

Koszty zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich, związanych z ruchem pociągów, obejmują koszty realizacji usług remontowych i utrzymaniowych urządzeń sieci trakcyjnej takie jak: przeglądy, wymianę elementów sieci trakcyjnej, konstrukcji wsporczej oraz usuwanie roślinności wokół infrastruktury sieci trakcyjnej w celu zapewnienia jej prawidłowego funkcjonowania.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła ~~...~~ wartość kosztów bezpośrednich w ramach HCC wyniosła ~~...~~ co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości ~~...~~.

Poniższa tabela przedstawia kalkulację planowanych kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniesie jako rezultat świadczenia usług przejazdu pociągu w ramach minimalnego dostępu.

Kategoria HCC	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2017/2018 [zł]	Udział kosztów bezpośrednich [%]	Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu na rjp 2017/18 [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze
Utrzymanie i remont infrastruktury
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze
Inne remonty w CP Małaszewicze

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację planowanych kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniesie jako rezultat świadczenia usługi manewrowej w ramach minimalnego dostępu.

Kategoria HCC	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2017/2018 [zł]	Udział kosztów bezpośrednich [%]	Planowane koszty bezpośrednio minimalnego dostępu na rjp 2017/18 [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Planowana wysokość kosztów bezpośrednich, wynikających z udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, które Zarządca poniesie w związku ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu, zgodnie z treścią wniosku wyniesie w przypadku opłaty podstawowej wyniesie ✂--✂, a w przypadku opłaty manewrowej ✂--✂.

Wyznaczenie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej

Zarządca ustalił wielkość pracy eksploatacyjnej dla rjp 2017/2018, poprzez pomnożenie wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rjp – 2015/2016 i współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (100%).

Wysokość planowanej pracy eksploatacyjnej kształtuje się jak w poniższej tabeli

Usługa za którą pobierana jest opłata podstawowa za minimalny dostęp	Z siecią trakcyjną Tak/Nie	Wartość
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Tak	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Tak	☒--☒
Suma dla usług z wykorzystaniem sieci trakcyjnej	-	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Nie	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Nie	☒--☒
Suma dla usług bez wykorzystania sieci trakcyjnej	-	☒--☒

Usługa za którą pobierana jest opłata manewrowa za minimalny dostęp	Z siecią trakcyjną Tak/Nie	Wartość
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Tak	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Tak	☒--☒
Suma dla usług z wykorzystaniem sieci trakcyjnej	-	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Nie	☒--☒
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Nie	☒--☒
Suma dla usług bez wykorzystania sieci trakcyjnej	-	☒--☒

WYZNACZENIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Jak wskazuje Zarządca, stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych od kosztów bezpośrednich (w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej od trakcji pociągu), oraz rodzaju wykonywanych przewozów.

Wyznaczenie stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów

Część stawki związana z rodzajem wykonywanego przewozu została określona na poziomie ☒--☒ Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wykazałaby, że wartość składnika stawki wyższa niż ☒--☒ nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Wyznaczenie stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zarządca dokonując kalkulacji stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (1) wyznaczył średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, (2) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej, (3) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Wyznaczenia średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zgodnie z informacją wskazaną we wniosku, średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości 23,132 zł oraz planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 30,9988. Średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej wynosi 0,023132 zł.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Zarządca nie dokonał kategoryzacji linii kolejowych, zatem współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej został określony jako wartość 1 zł/pockm.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

W pierwszej kolejności Zarządca podzielił koszty bezpośrednie na dwie kategorie – planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej których wysokość nie jest uzależniona od masy pociągu. Ich wysokość została ustalona na poziomie 8,5206 zł. Drugą kategorią stanowią koszty bezpośrednie, których wysokość zależy od masy pociągu. Do tej kategorii zaliczone 23,132 zł. Wysokość tych kosztów została określona na poziomie 23,132 zł.

Następnie Zarządca obliczył wartość składnika różnicującego jako iloraz kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Dla części kosztów bezpośrednich niezależnych od masy pociągu, praca eksploatacyjna wyrażona została w pockm. Dla kosztów bezpośrednich zależnych od masy pociągu praca eksploatacyjna została określona btkm.

	Wysokość kosztów	Planowana praca eksploatacyjna	Składnik różnicujący [zł]
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu zależne od masy pociągu	23,132	30,9988	0,023132
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu niezależnie od masy pociągu	8,5206	30,9988	8,5206

Zarządca ustalił wzór składnika różnicującego:

$$W_m = \frac{8,5206 + \frac{23,132 \times M}{1000}}{30,9988}$$

M – masa brutto pociągu wyrażona z dokładnością do tony;

30,9988 – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej.

Podany wyżej wzór po przekształceniu kształtuje się jak poniżej:

$$W_m = 0,2749 + \frac{0,7462 \times M}{1000}$$

Jak wskazuje Zarządca, wskaźnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu został wyznaczony w taki sposób aby:

- dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, w wyłączeniu przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Wyznaczenie części stawki zależnej od trakcji pociągu

Jak wynika z treści wniosku, koszty przypisane do kategorii „Dostęp do urządzeń sieci trakcyjnej w związku ze świadczeniem usług przejazdów w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej” zostały wyodrębnione z bazy kosztów i stanowią punkt wyjścia do wyznaczenia składnika stawki zależnej od trakcji pociągu.

Zarządca określił planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem sieci trakcyjnej na poziomie $\text{€} \cdot \text{km}$.

Zarządca przyjął, że koszty bezpośrednie w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną nie są uzależnione od masy pociągów.

Część stawki zależna od trakcji została ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną $\text{€} \cdot \text{km}$ oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną $\text{€} \cdot \text{km}$ i wynosi $\text{€} \cdot \text{km}$.

Wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej sposoby obliczania stawek cząstkowych, wzór stawki jednostkowej opłaty podstawowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjną kształtuje się następująco:

$$W_m = 30,9988 \times \left(0,2749 + \frac{0,7462 \times M}{1000} \right),$$

po przekształceniu:

$$W_m = 8,5206 + \left(23,132 \times \frac{M}{1000} \right),$$

Natomiast wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną:

$$W_m = 30,9988 \times \left(0,2749 + \frac{0,7462 \times M}{1000} \right) + 21,1533,$$

po przekształceniu:

$$W_m = 29,6739 + \left(23,132 \times \frac{M}{1000} \right).$$

WYZNACZENIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY MANEROWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Jak wskazuje Zarządca, stawki jednostkowe zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych od kosztów bezpośrednich (w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej od trakcji pociągu) oraz rodzaju wykonywanych przewozów.

Wyznaczenie stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wykazałaby, że wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy i ustaliła część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów na poziomie $\text{€} \cdot \text{km}$.

Wyznaczenie stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zarządca dokonując kalkulacji stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (1) wyznaczył średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, (2) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej, (3) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Wyznaczenia średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zgodnie z informacją wskazaną we wniosku, średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości $\text{€} \cdot \text{km}$ oraz planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości $\text{€} \cdot \text{km}$. Średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej wynosi $\text{€} \cdot \text{km}$.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Zarządca nie dokonał kategoryzacji linii kolejowych, zatem współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej został określony jako wartość 1 zł/pockm.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

W pierwszej kolejności Zarządca podzielił koszty bezpośrednie na dwie kategorie – planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, których wysokość nie jest uzależniona od masy pociągu. Ich wysokość została ustalona na poziomie 6,0164. Drugą kategorię stanowią te koszty bezpośrednie, których wysokość zależy od masy pociągu. Do tej kategorii zaliczone zostały m.in. koszty utrzymania torowiska. Wysokość tych kosztów została określona na poziomie 0,010319.

Następnie Zarządca obliczył wartość składnika różnicującego jako iloraz kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Dla części kosztów bezpośrednich niezależnych od masy pociągu, praca eksploatacyjna wyrażona została w pockm. Dla kosztów bezpośrednich zależnych od masy pociągu praca eksploatacyjna została określona w btkm.

	Wysokość kosztów	Planowana praca eksploatacyjna	Składnik różnicujący [zł]
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu niezależnie od masy pociągu	6,0164	0,00017	6,0164
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu zależne od masy pociągu	0,010319	0,00017	0,010319

Zarządca ustalił wzór składnika różnicującego:

$$W_m = \frac{6,0164 + \frac{10,319 \times M}{1000}}{8,4921}$$

M – masa brutto pociągu wyrażona z dokładnością do tony;

8,4921 – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej;

Podany wyżej wzór po przekształceniu kształtuje się jak poniżej:

$$W_m = 0,7085 + \frac{1,2151 \times M}{1000}$$

Jak wskazuje Zarządca wskaźnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu został wyznaczony w taki sposób aby:

- dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, w wyłączeniu przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów zostały określone w taki sposób, aby były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Wyznaczenie części stawki zależnej od trakcji pociągu

Jak wynika z treści wniosku koszty przypisane do kategorii „Dostęp do urządzeń sieci trakcyjnej w związku ze świadczeniem usług manewrowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej” zostały wyodrębnione z bazy kosztów i stanowią punkt wyjścia do wyznaczenia składnika stawki zależnej od trakcji pociągu.

Zarządca określił planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem sieci trakcyjnej na poziomie 0,00017.

Zarządca przyjął, że koszty bezpośrednie w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną nie są uzależnione od masy pociągów.

Część stawki zależna od trakcji została ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną 6,0164 oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną 0,00017 i wynosi 6,0164.

Średnia masa składu pojazdów kolejowych

Zarządca, zgodnie z § 24 ust 1 rozporządzenia MliB, ustalił średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegających manewrom dla pojazdów nie korzystających z urządzeń dostarczających energię trakcyjną na poziomie --- oraz --- dla pojazdów korzystających z tych urządzeń.

Wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca określił wzór, według którego wyliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjnej:

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(6,0164 + \left(10,319 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm},$$

oraz z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjnej:

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(26,0386 + \left(10,319 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm}$$

Podstawiając średnie masy składów pojazdów kolejowych do wzoru stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjną wynosi 8,49 zł/pockm natomiast stawka jednostkowa opłaty manewrowej z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną 28,25 zł/pockm.

PODSUMOWANIE

Wniosek przedłożony do zatwierdzenia wraz z projektem cennika oraz metodologią określającą sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, o których mowa w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym nadany został w placówce pocztowej 14 sierpnia 2017 r., tj. w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.10.2017.EN (14 lipca 2017 r.), co uznać należy za zgodne z art. 33 ust. 20 w związku z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym.

Weryfikacja akt postępowania pozwala stwierdzić, że przedłożony przy wniosku projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, tj. ustawą o transporcie kolejowym oraz rozporządzenie MliB.

Przyjęte do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej bazy kosztowe zostały przygotowane w ten sposób, że Zarządca z ogólnej bazy kosztowej (podzielonej na jednorodne kategorie kosztów HCC m.in. utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów) wyodrębnił koszty, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, odrębnie koszty ponoszone w związku z wykonywanymi przewozami oraz w związku z wykonywanymi manewrami. Tak wyodrębnione koszty zostały przemnożone przez współczynnik długości torów, kosztów remontu oraz koszty udostępniania urządzeń dostarczania energii trakcyjnej. Zarządca wyjaśnił, że wskazany wyżej sposób wyodrębniania kosztów, które poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu na udostępnianej infrastrukturze wynika z faktu, że nie prowadzi on odrębnej rachunkowości dla torów o szerokości 1435 mm, 1520 mm oraz torów wchodzących w skład obiektów infrastruktury usługowej. Tak wyodrębnione bazy kosztowe zostały przemnożone przez współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, współczynnik zmienności wynikający z inflacji oraz współczynnik zmienności wynikający ze stosunku kosztów bezpośrednich w ogólnej bazie kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, wyliczonej zgodnie z opisaną wyżej procedurą.

Powyższe świadczy o zastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia z 2014 r., stanowiącego, że do kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego 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. Jednocześnie Zarządca, pomimo że powyższy przepis dopuszcza taką możliwość, do bazy kosztowej nie przyjął kosztów amortyzacji.

Natomiast, zgodnie z drugim z powołanych wyżej przepisów, do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, tj. w szczególności kosztów administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, kosztów finansowych i pośrednich. Stwierdza się, zgodnie z informacją zawartą we wniosku oraz w uzupełniających pismach, że Zarządca spełnił powyższy warunek, ustalając koszty bezpośrednio udostępniania infrastruktury kolejowej z wyłączeniem całej amortyzacji oraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu

w części niebędącej rezultatem przewozów pociągami, jak również kosztów finansowych pośrednich, a także związanych z administracją, ochroną infrastruktury i porządku na terenach kolejowych.

W ocenie Prezesa UTK przedłożona przez Zarządcę baza kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych z przejazdem pociągu oraz koszty bezpośrednie związane ze zrealizowanymi manewrami jest zgodna z przepisami § 7 i 8 rozporządzenia z 2014 r.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowanie przez Zarządcę w ramach rjp 2017/2018 pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem wielkości pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym przeindeksowanej współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wypełnia przesłanki art. 6 i 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1047), tj. przyjmowania przychodów i kosztów w okresie wspólnym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych, zgodnie z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej została określona przez Zarządcę jako suma stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz suma stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, co jest zgodne z § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Zgodnie z § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB Zarządca ustalił również część stawki zależnej od kosztów bezpośrednich jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

Za zgodne z § 21 ust. 3 rozporządzenia MliB uznać należy również ustalenie części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloczynu średniej stawki zależnej od masy i kategorii linii oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjnych, ustalonych na poziomie --- oraz wolumenu planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie --- . Zgodnie z przedłożoną metodologią średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynosi --- . Sposób ustalania średniej stawki zależnej od kategorii linii kolejowej uznać należy za zgodny z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej, uznając że zarządzane przez niego linie i tory kolejowe posiadają zbliżone parametry techniczne i stanowią tę samą kategorię. Infrastruktura zarządzana przez Zarządcę nie posiada zróżnicowanych parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Współczynnik różnicujący stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej ustalony został na poziomie --- . Takie działanie jest zgodne z przepisem § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB.

Zarządca we wniosku określił wzór, według którego określa się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu stosowany do obliczania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

$$W_m = \frac{8,5206 + \frac{23,132 \times M}{1000}}{30,9988}$$

Wzór ten został ustalony w taki sposób, aby:

- dla średniej masy pociągu (---) współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy wynosi 1,
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu,
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Powyższe zostało ustalone zgodnie z przepisem § 21 ust. 9 i 10 rozporządzenia MliB.

Cargotor sp. z o.o. na zarządzanej infrastrukturze udostępnia urządzenia dostarczające energię trakcyjną zarówno na liniach kolejowych jak i torach kolejowych. Z ogólnej bazy kosztowej wyodrębnione zostały koszty bezpośrednie ponoszone przez Zarządcę w związku z udostępnianiem urządzeń dostarczających energię trakcyjną dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej w wysokości --- . Część stawki zależna od trakcji pociągu została ustalona zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, tj. jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w wysokości --- . Część stawki zależna od trakcji pociągu określona została na poziomie --- .

Zgodnie z treścią wniosku Zarządca nie wykonuje przewozów, których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych. Nie przeprowadził również analizy rynku, z której wynikałoby, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, inna niż § 21 ust. 1, 16 i 17 rozporządzenia MliB, nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Wobec powyższego Zarządca określił część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, 16 i 17 rozporządzenia MliB, na poziomie § 21 ust. 1, 16 i 17 rozporządzenia MliB. Działanie Zarządcy należy uznać za zgodne z ww. przepisami rozporządzenia MliB.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany jest do zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przy wniosku, uzupełnionego pismami z 24 października 2017 r., 3 listopada 2017 r. oraz 9 listopada 2017 r.

Odnosząc się do stawki jednostkowej opłaty manewrowej wskazać należy, że Zarządca ustalił, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, opłatę manewrową tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca ustalił również średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom.

Zarządca ustalił stawkę jednostkową opłaty manewrowej jako sumę stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz sumę stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, co jest zgodne z § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej w zakresie opłaty manewrowej stanowi iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Powyższe jest zgodne z zasadą ustalania stawki jednostkowej zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, określonego w § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB.

Podobnie jak w przypadku stawki jednostkowej opłaty podstawowej średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej Zarządca określił jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich poniesionych w związku ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu w związku ze zrealizowanymi przejazdami, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, w wysokości § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB oraz planowanej pracy eksploatacyjnej związanej z wykonywanymi manewrami w wysokości § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB. Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej dla obliczania opłaty manewrowej wynosi § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB. Wskazane wyżej wyliczenie należy uznać za zgodne z przepisem § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił wzór, według którego określa się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu stosowany do obliczania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

$$W_m = \frac{6,0164 + \frac{10,319 \times M}{1000}}{8,4921}$$

Wzór ten został ustalony w taki sposób, aby:

- dla średniej masy pociągu § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy wynosi 1,
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu,
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Powyższe należy uznać za zgodne z przepisem § 21 ust. 9 i 10 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił również współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od linii kolejowej na poziomie § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB z uwagi na ustalenie jednej kategorii zarządzanych przez siebie linii kolejowej oraz torów kolejowych.

Część stawki zależna od trakcji pociągu również została ustalona w sposób zgodny z przepisem § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB. Zarządca z ogólnej bazy kosztowej wyodrębnił koszty bezpośrednie ponoszone w związku z udostępnianiem urządzeń dostarczających energię trakcyjną dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej w wysokości § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB. Część stawki zależna od trakcji pociągu została ustalona zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, tj. jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w wysokości § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB. Część stawki określona została na poziomie § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB.

Jak wskazano we wniosku, Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wskazywałaby, że wartość części składki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów inna niż § 21 ust. 1, 16 i 17 rozporządzenia MliB spowoduje przejście przewozów przez transport samochodowy. Zarządca nie wykonuje przewozów, których wykonanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Część stawki związanej z wykonywanym przewozem ustalona przez Zarządcę wynosi zł/poc i jest zgodna z przepisami § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Wobec powyższego Zarządca, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, na podstawie danych z 2016 r. określił średnią wartość masy pociągu niekorzystających z urządzeń dostarczających energię trakcyjną w wysokości t , oraz zł/poc dla pociągów korzystających z urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany jest do zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2017/2018, przedłożony przy wniosku, uzupełnionego pismami z 24 października 2017 r., 3 listopada 2017 r. oraz 9 listopada 2017 r.

Zgodnie z treścią przedłożonego wniosku Zarządca określił wzory:

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty podstawowej bez wykorzystania urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{podst}} = \left(8,5206 + \left(23,132 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/poc km},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty podstawowej z wykorzystaniem urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{podst}} = \left(29,6739 + \left(23,132 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/poc km},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(6,0164 + \left(10,319 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/poc km}, SJ_{\text{manewr}} = 8,49 \text{ zł/poc km},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej z wykorzystaniem urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(26,0386 + \left(10,319 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/poc km}, SJ_{\text{manewr}} = 28,25 \text{ zł/poc km},$$

Po przeprowadzeniu analizy wniosku przedłożonego przez Zarządcę uznać należy, że sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na udostępnianej infrastrukturze Zarządcy w ramach rjp 2017/2018, obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych oraz współczynników jest zgodny z obowiązującymi przepisami, zatem Prezes UTK zatwierdza przedłożony projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

POUCZENIE

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 623 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*