

*Sygn. akt XVII AmK 13/17*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 marca 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie – XVII Wydział, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

**Przewodniczący – SSO Bogdan Gierzyński**

Protokolant: sekretarz sądowy Wioleta Donoch

po rozpoznaniu w dniu 18 marca 2019 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania **Fundacji (...) z siedzibą w W.**

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

z udziałem zainteresowanego **(...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., Izby Gospodarczej (...)**

**o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej**

od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 1 grudnia 2016 r., znak (...)

1. oddala odwołanie;
2. zasądza od Fundacji (...) z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 720 zł (siedemset dwadzieścia złotych) tytułem kosztów zastępstwa procesowego;
3. zasądza od Fundacji (...) z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 737zł (siedemset trzydzieści siedem złotych) tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Bogdan Gierzyński

Sygn. akt XVII AmK 13/17 WERSJA JAWNA

## UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego decyzją z dnia 1 grudnia 2016 r., znak: (...), działając na podstawie art. 104 § 1 k.p.a., art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1, w zw. z art. 33 ust. 7 i ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 1727) oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2014 r., poz. 788, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. z 1 kwietnia 2016 r. w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2016/2017, zmodyfikowanego pismem z 11 sierpnia 2016 r., zatwierdził

I. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,

II. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

III. opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym,

przedłożone do zatwierdzenia przez (...) sp. z o.o., przy wniosku z 1 kwietnia 2016 r., w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2016/2017, zmodyfikowane pismem z 11 sierpnia 2016 r.

Od powyższej decyzji odwołanie złożyła Fundacja (...) w W. zaskarżając ją w całości.

Odwołujący wniósł o:

1) zmianę w całości zaskarżanej decyzji i odmowę zatwierdzenia przedmiotowych stawek we wnioskowanym zakresie;

ewentualnie

2) uchylenie zaskarżonej decyzji i umorzenie postępowania administracyjnego w tym zakresie;

nadto

3) przeprowadzenie dowodu z dokumentów załączonych do niniejszego odwołania, jak i dokumentów w nim powołanych, a także dokumentów znajdujących się w aktach sprawy administracyjnej prowadzonej przez Prezesa Urzędu;

4) przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron, przy czym w imieniu Fundacji -Prezesa Zarządu dra J. M.;

5) ewentualnie, przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność zasadności stawek wynagrodzenia za dostęp do infrastruktury kolejowej, albowiem opinia zgromadzona w toku postępowania przez Prezesa Urzędu jest wadliwa i nie spełnia wymagań ustawowych (vide pkt 39 oraz pkt 90 odwołania poniżej);

6) rozważenie przez tutejszy Sąd zarządzenia połączenia sprawy inicjowanej niniejszym odwołaniem ze sprawą z odwołania Fundacji od decyzji Prezesa Urzędu nr (...) z dnia 18 października 2016 roku o zatwierdzeniu i) stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, ii) stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz iii) opłaty dodatkowej na rzecz (...) do wspólnego rozpoznania albo wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia, zatem na zasadzie art. 219 k.p.c.;

wreszcie, w każdym wypadku o wstrzymanie wykonania zaskarżonej decyzji do czasu rozstrzygnięcia sprawy, na zasadzie art. 47963 k.p.c., z uwagi na niebezpieczeństwo wyrządzenia znacznej szkody osobom wobec których decyzja ta mogłaby być wykonywana.

Zaskarżanej decyzji zarzucam:

1) naruszenie przepisów prawa materialnego, a to:

- art. 31 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. U.E. L. 2012.343.32 ze zm. dalej jako: dyrektywa 2012/34) w związku z art. 33 ust. 2 u.t.k. i art. 33 ust. 3a pkt 2 u.t.k. poprzez akceptację przez Prezesa Urzędu wybiórczego stosowania prawa unijnego przez (...)i przyjmowane w przedkładanych do zatwierdzenia stawkach opłat dowolne stosowanie przepisów unijnych i krajowych;

- art. 33 ust. 2 u.t.k. poprzez przedstawienie do zatwierdzenia stawek opłat zawyżonych w stosunku do dopuszczalnych i odpowiadających kosztom bezpośrednio ponoszonym przez przewoźnika kolejowego i pozostającym w oderwaniu od wysokości stawek przedstawianych przez innych uczestników rynku;

- art. 33 ust. 2 i 4c u.t.k. oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 ze zm.) poprzez zatwierdzenie stawek z tytułu świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w sytuacji, w której (...) wyraźnie oświadczą, że nie prowadzi odrębnej - wymaganej powołanymi przepisami - rachunkowości dla tej kategorii;

- art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz § 7 ust. 5, 6, 7 i 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 ze zm.) poprzez ustalenie wysokości stawek bez uwzględnienia kosztów pośrednich;

- art. 36 pkt 3 u.t.k. poprzez nieprzypisanie kosztów do rodzaju usług i połączenie (pomieszenie) kosztów dostępu do infrastruktury na torach 1435 mm i 1520 mm, które powinno być wydzielone;

2) naruszenie przepisów postępowania, które mogło i miało wpływ na wynik sprawy, a to:

- art. 6 k.p.a., art. 61 § 1 i 3 k.p.a., art. 104 § 1 k.p.a. oraz art. 33 ust. 8 u.t.k.

poprzez przyjęcie wadliwej interpretacji przepisów prawa znajdujących zastosowanie w niniejszej sprawie, a w szczególności przepisów regulujących zatwierdzenie stawek wynagrodzenia za korzystanie z infrastruktury kolejowej i zatwierdzenie stawek zmienionych samodzielnie przez zarządcę infrastruktury bez oczekiwania na decyzję Prezesa Urzędu w tym zakresie, na co nie pozwala ustawa;

- art. 7 k.p.a. i art. 8 k.p.a. oraz art. 32 ust. 1 Konstytucji poprzez wydanie decyzji pozytywnej dla wnioskodawcy w sytuacji, w której taki sam wniosek tego samego podmiotu był wcześniej przedmiotem odmownej decyzji Prezesa Urzędu, a jednocześnie zmianie nie uległy okoliczności faktyczne i prawne sprawy, co wskazuje na dowolność stosowania przepisów prawa przez Prezesa Urzędu i narusza zaufanie skarżącej do Państwa i działających w jego imieniu organów;

- art. 7 k.p.a., art. 77 § 1 k.p.a. i art. 80 k.p.a. oraz art. 84 k.p.a. i § 7 ust. 25 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. poz. 788 ze zm., dalej jako: rozporządzenie w sprawie warunków dostępu) poprzez niewłaściwe rozpatrzenie całokształtu zebranego materiału dowodowego oraz brak zebrania wszystkich dowodów, w szczególności tych oferowanych przez Skarżącą, a poprzez to wyciągnięcie niewłaściwych wniosków z dowodów już posiadanych oraz poprzez wadliwe przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego w sprawie, który wbrew twierdzeniom Prezesa Urzędu nie stanowi dowodu przemawiającego za zasadnością przyjętych przez (...) stawek opłat, a jedynie potwierdza, że ich wyliczenie było prowadzone z uwzględnieniem ustawowych kryteriów;

- art. 11 k.p.a. i art. 107 § 3 k.p.a. poprzez brak właściwego i przekonującego uzasadnienia decyzji, z którego wynikać będzie jasno dlaczego Prezes Urzędu zatwierdził wnioskowane stawki (podczas gdy wcześniej takiego zatwierdzenia odmówił), miast tego wydanie decyzji przesadnie rozbudowanej co do uzasadnienia, a przez to niezrozumiałej i nieprzekonującej.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany wniósł o:

1. na podstawie art. 479 § 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 „Kpc” o oddalenie w całości odwołania Powoda od decyzji Pozwanego z dnia z 1 grudnia 2016 r. nr (...) zatwierdzającej stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych zarządcy infrastruktury kolejowej Zainteresowanego (...) na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2016/2017,

2. dopuszczenie dowodów z dokumentów – akt sprawy przekazanych do Sądu Okręgowego Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „SOKiK” na okoliczności wskazane poniżej w uzasadnieniu odpowiedzi na odwołanie;
3. oddalenie wniosku dowodowego Powoda o przeprowadzenie dowodu z dokumentów załączonych do odwołania;
4. oddalenie wniosku dowodowego Powoda o przeprowadzenie dowodu z przesłuchania Pana dra J. M.;
5. oddalenie wniosku dowodowego Powoda o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność zasadności stawek wynagrodzenia za dostęp do infrastruktury kolejowej,
6. oddalenie wniosku Powoda o wstrzymanie wykonania zaskarżonej decyzji;
7. zasądzenie od Powoda na rzecz Pozwanego kosztów zastępstwa procesowego postępowania, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia złożoności sprawy.

Zainteresowany w sprawie – (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. wniósł o:

1. oddalenie odwołania Skarżącej w całości;
2. zasądzenie od Skarżącej na rzecz (...) Sp. z o.o. w W. kosztów procesu związanych z niniejszym postępowaniem, w tym kosztów zastępstwa procesowego (...) Sp. z o.o. według norm prawem przewidzianych oraz uiszczonej przez nią opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w kwocie 17,00 zł;
3. oddalenie wniosku Skarżącej o wstrzymanie wykonania zaskarżonej decyzji.

Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Zainteresowany - (...) wraz z wnioskiem z dnia 1 kwietnia 2016 r. przedłożył Pozwanemu do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych w ramach rjp 2016/2017, wraz z ich kalkulacją. /k. 117-123, k. 125-333, t. I akt adm./

Pismem z 11 sierpnia 2016 r. Zarządca przedłożył zmodyfikowany w stosunku do Wniosku z 1 kwietnia 2016 r. projekt stawek jednostkowych, w wysokości określonej w dołączonym do pisma „Cenniku stawek dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) Sp. z o.o. zlokalizowanej na torach o prześwicie 1435 mm na rjp 2016/2017”. Analizie podlegały stawki jednostkowe opłat, wraz z kalkulacją, przedstawione w piśmie Zarządcy z 11 sierpnia 2016 r. Do ww. pisma załączona została również kalkulacja wysokości stawek opisana w „Metodyce kalkulacji stawek dostępu (...) Sp. z o.o.” wraz z wnioskiem o ich zatwierdzenie przez Prezesa UTK.

Zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, projekt oraz kalkulacja nie dotyczą infrastruktury kolejowej o szerokości torów innej niż 1435 mm. Zgodnie bowiem z art. 36 ustawy o transporcie kolejowym przepisów artykułów 29-35 ustawy (rozdział 6 dotyczący udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej) nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm. Zarządca w rejonie Centrum Przeładunkowego M., zwanego dalej

(...), zarządza następującymi elementami infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm:

- linią nr (...) M. - M. (...), dwa tory o długości 3 117 m każdy,
- linią nr (...) M. - M. (...) o długości 1 427 m,
- linią nr (...) M. (...) - M. (...) o długości 1 289 m,

- torem nr (...) M. (...) - M. (...) o długości 752 m,
- torem nr (...) M. (...) – M. (...) o długości 283 m,
- linią nr (...) C. - M. o długości 5 697 m,
- torem dojazdowym do infrastruktury usługowej innego podmiotu (terminala towarowego w celu dokonania czynności załadunku i wyładunku) o długości 523 m.

Wskazane wyżej linie oraz tory stanowią tę samą kategorię oraz posiadają zbliżone parametry techniczne.

Tory dojazdowe nie stanowią torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, wymienionej w pkt 2 Załącznika II do dyrektywy 2012/34.

Usługi przejazdu na tych torach stanowią usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Zarządca zarządza 42 punktami stacyjnymi, zróżnicowanymi pod względem wielkości, zakresu pełnionych funkcji oraz lokalizacji. Punkty stacyjne przystosowane są do rozładunków różnego rodzaju towarów.

Zgodnie z Wnioskiem, Zarządca oparł przygotowane kalkulacje stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na przepisach art. 33 oraz 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu przesłanek dyrektywy 2012/34, i obejmują one wyłącznie linie kolejowe i tory dojazdowe o szerokości torów 1435 mm, w obszarze infrastruktury CP M..

Projekt stawek oraz kalkulacja stawek za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów sporządzony został w oparciu o przepis art. 33 pkt 4c ustawy o transporcie kolejowym, przy uwzględnieniu przesłanek dyrektywy 2012/34, i obejmuje wyłącznie infrastrukturę kolejową o szerokości torów 1435 mm w rejonie CP M. oraz na terenie terminali towarowych na obszarze całego kraju.

Prezes UTK, kierując się przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia MliR, zweryfikował przedłożony przez Zarządcę w ramach rjp 2016/2017:

- 1) projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym;
  - 2) projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym;
  - 3) projekt opłat za usługi dodatkowe, świadczone zgodnie z art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym;
- wraz z kalkulacją ich wysokości.

Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych przyjął planowaną wysokość kosztów za ostatni zakończony rok obrotowy (2015), w którym zgodnie ze sprawozdaniem finansowym koszty Zarządcy wyniosły [taj. przeds.].

Z bazy kosztowej zostały wyłączone koszty ważenia wagonów w wysokości [taj. przeds.] oraz koszty poniesione w 2014 r., które zostały zaksięgowane w 2015 r., w wysokości [taj. przeds.].

Zarządca podzielił koszty na jednorodne kategorie kosztowe zależne od natężenia ruchu kolejowego (ang. Homogenous Cost Category), zwane dalej „kategoriami HCC”, biorąc pod uwagę naturę powstania kosztów oraz cel i miejsce ich poniesienia, przy uwzględnieniu: układu określonego w § 7 ust. 6 rozporządzenia MliR (koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji dokonywanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego) oraz w § 7 ust. 7 rozporządzenia MliR (koszty administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowe, pośrednie).

Powyżej przedstawiona baza kosztowa oraz dokonany podział kosztów nie stoi w sprzeczności z przepisami rozporządzenia MII R.

W ten sposób wyodrębnione zostały:

- Koszty prowadzenia ruchu kolejowego:

- wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M.

- inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M.

- Koszty utrzymania i remontu infrastruktury

- czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M.

- remonty infrastruktury kolejowej w CP M.

- inne remonty w CP M.

- eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M.

- wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M.

- 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 M.

- koszty pośrednie działalności w CP M.

- koszty administracyjne Centrali

- koszty pośrednie działalności Centrali

- koszty finansowe działalności Centrali

- Koszty wyłączone z kalkulacji stawek:

- ważenie wagonów

- koszty poniesione w 2014 r.

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty bezpośrednie i pracę eksploatacyjną.

Stawka jednostkowa skalkulowana została przez Zarządcę jako suma składnika związanego z kosztami bezpośrednio ponoszonymi przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami oraz składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów.

Taką możliwość przewiduje przepis § 7 ust. 2 rozporządzenia MliR traktujący, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. W ust. 3 przywołanego przepisu wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowych.

Przedstawiona, zgodnie z Wnioskiem, baza kosztów planowana na rjp 2016/2017, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, została wyznaczona z wykorzystaniem wartości kosztów bezpośrednich.

Zarządca poinformował we Wniosku, że nie będzie korzystał ze środków publicznych, o których mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MliR. Przywołany przepis wskazuje bowiem, że planowana wysokość kosztów bezpośrednich, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MliR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Powyższe jest tożsame ze spełnieniem przesłanki określonej w § 7 ust. 9 rozporządzenia.

Jak wskazuje Zarządca, jako podstawę kalkulacji stawek opłaty podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej przyjęto wyłącznie koszty dotyczące szerokości torów o prześwicie 1435 mm. Pozostałe koszty, znajdujące się we Wniosku, zostały zaprezentowane w celu wykazania całkowitych kosztów Zarządcy poniesionych w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2015) i nie zostały uwzględnione przy kalkulacji stawek opłaty podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

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

Zarządca, zgodnie z Wnioskiem, przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 koszty bezpośrednie w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2015) w związku ze świadczeniem usługi, przeszacowane następnie współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Poniższa tabela przedstawia koszty, które poniósł Zarządca w ostatnim zamkniętym roku obrotowym

Kategoria HCC Wykonanie kosztów w 2015 r. [tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. -

Utrzymanie i remont infrastruktury -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. -

Inne remonty w CP M. -

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. -

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 M. -

Koszty pośrednie działalności w CP M. -

Koszty administracyjne Centrali -

Koszty pośrednie działalności Centrali -

Koszty finansowe działalności Centrali -

Koszty wyłączone z kalkulacji stawek -

Ważenie wagonów -

Koszty poniesione w 2014 r. -

Razem [taj. przeds.].

Zgodnie z informacją zawartą we Wniosku, Zarządca nie prowadzi odrębnej rachunkowości dla poszczególnych usług. Wobec powyższego wysokość kosztów, które Zarządca poniósł w rezultacie świadczenia usługi minimalnego dostępu do infrastruktury, została wyodrębniona z wartości ogółu kosztów Zarządcy w rejonie CP M. z uwzględnieniem dwóch wskaźników:

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 M.,

[taj. przeds.]

b) kosztów remontów - liczonego jako iloraz kosztów remontów infrastruktury związanej ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i wysokości kosztów remontów w rejonie CP M.,

[taj. przeds.]

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 w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2015).

Kategoria HCC Wykonanie kosztów 2015

[tys. zł] Wskaźnik alokacji kosztów

[%] Wykonanie

kosztów minimalnego dostępu w 2015 r.

[tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - -



Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - -  
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - -  
Utrzymanie i remont infrastruktury - - -  
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - -  
Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - -  
Inne remonty w CP M. - - -  
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - -  
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - -  
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych - - -  
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych - - -  
Po Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych - - -  
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie - - -  
Koszty administracyjne w CP M. - - -  
Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -  
Koszty administracyjne Centrali - - -  
Koszty pośrednie działalności Centrali - - -  
Koszty finansowe działalności Centrali - - -  
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek - - -  
Ważenie wagonów - - -  
Koszty poniesione w 2014 r. - - -  
RAZEM - - -

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, uwzględniany przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej obliczony, został jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, który rozpocznie się 11 grudnia 2016 r. i skończy o północy w sobotę 9 grudnia 2017 r. i liczby dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2015 r. Tym samym Zarządca spełnił przesłankę § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MliR dotyczącą sposobu ustalania współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej  $[Z = Lp. 1 / Lp. 2]$  - 0,99726

Koszty wykonane w 2015 r. przeindeksowane zostały przez Zarządcę wskaźnikiem inflacji za lata 2016 oraz 2017, ustalonym na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” opracowanych przez Ministra Finansów, (opublikowanych na stronie Ministerstwa Finansów - <http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/sytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne/wytyczne>).

Planowany wskaźnik inflacji przedstawiony został w poniższej tabeli.

Wyszczególnienie Wskaźniki zmian

2016 r. 2017 r.

CPI - dynamika średnioroczna 99,6% 101,3%

Planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MliR, ustala się na podstawie wysokości kosztów, o których mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MliR, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Kategoria HCC Wykonanie

kosztów minimalnego dostępu w 2015 r.

[tys. zł] Wskaźnik wzrostu

[%] Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2016/2017

[tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - (...)

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - (...)

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - -

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

M. - (...) -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - (...)

Inne remonty w CP M. - (...)

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - (...)

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - (...)

Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie - - -

Koszty administracyjne w CP M. - (...)

Koszty pośrednie działalności w CP M. - (...)

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 2015 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.

Wymienione powyżej wyłączenia poszczególnych kategorii kosztów z bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej są zgodne z § 7 ust. 7 rozporządzenia MłR stanowiącym, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 7 ust. 5 rozporządzenia MłR) nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, w szczególności:

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

Koszty bezpośrednio

W grupie kosztów z ..wykonania" 2015 r. - po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych - pozostały koszty bezpośrednio, zgodnie z poniższymi wyliczeniami:

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M.

Z grupy tej zostały wyodrębnione koszty dyżurnych ruchu [taj. przeds.], niezależne od wolumenu przewozów, które wyłączone z bazy kosztów bezpośrednio.

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

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] wartość kosztów bezpośrednio wyniosła [taj. przeds.], co daje udział kosztów bezpośrednio w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M.

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 za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M.

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

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

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.], wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.], co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

Inne remonty w CP M.

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 M.

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.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.], wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.], co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M.

Za koszty pośrednie 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 [taj. przeds.], wartość kosztów bezpośrednich w ramach HCC wyniosła [taj. przeds.], co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

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

nastawniczych w CP M.

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Inne remonty w CP M. - - -

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - -

Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie - - -

Koszty administracyjne w CP M. - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -

Koszty administracyjne Centrali - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - -

Razem - - -

Koszty stanowiące podstawę do wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały obliczone na podstawie udziału kosztów bezpośrednich w kosztach bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów prowadzenia ruchu pociągów oraz utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej. Zarządca do bazy kosztowej będącej podstawą wyznaczania powyższych stawek nie włączył kosztów amortyzacji.

Oparcie przez Zarządcę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na kosztach wykonanych w ostatnim roku obrotowym świadczy o zastosowaniu się do § 7 ust. 8 rozporządzenia MliR.

Należy jednocześnie podkreślić, że zarówno koszty niekwalifikowane, jak i koszty bezpośrednie zostały ustalone w oparciu o ten sam okres, tj. o zakończony rok obrotowy, co przekłada się na spełnienie przesłanek określonych w § 7 ust. 8 rozporządzenia MliR. Koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowane są mierzone lub prognozowane na podstawie danych pochodzących z tego samego okresu.

Jednocześnie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca nie przyjął kosztów amortyzacji, chociaż z treści rozporządzenia MliR wynika, że w zakresie, w jakim amortyzacja jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami (§ 7 ust. 6 pkt 3 rozporządzenia MliR).

[taj. przeds.]

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z Wnioskiem Zarządcy oraz Metodą kalkulacji stawek, zostały określone przy wykorzystaniu pracy eksploatacyjnej, wykonanej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym.

Jednostka Wolumen

pockm -

tys.

bruttotonokilometry -

Dla usługi dostępu do infrastruktury przyjęto cztery przedziały mas brutto pociągów.

Tablica cennikowa, zamieszczona we Wniosku, została opracowana dla jednej kategorii linii kolejowej oraz dla 4 przedziałów całkowitych mas brutto pociągu towarowego, jak poniżej:

$M < 600$  ton;  $600 < M < 1200$  ton;  $1200 < M < 2400$  ton;  $2400 < M$  ton.

Zarządca wyznaczył średnią masę brutto pociągu w każdym z przedziałów mas brutto pociągów, jak poniżej.

Lp. Całkowita masa brutto pociągu (t) Średnia masa pociągu (t)

1.  $M < 600$  -

2.  $600 < M < 1200$  -

3.  $1200 < M < 2400$  -

4.  $2400 < M$  -

Przyjęto, że stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynika z kosztów prowadzenia ruchu pociągów oraz utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i stanowi sumę: części stawki związanej z kategorią linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

Jednocześnie, zgodnie z zapisem zawartym w Metodycie kalkulacji stawek, stawki jednostkowe wyznaczone w zależności od przypisanej kategorii poszczególnym odcinkom linii kolejowych i średnich mas brutto pociągów w przedziałach mas, skalkulowane zostały w taki sposób, aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji.

Część stała stawki, zależna od kategorii linii kolejowej, została wyznaczona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w części zależnej tylko od linii kolejowej, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniane w kalkulacji stawek w części zależnej wyłącznie od linii kolejowej, ustalone zostały jako różnica między całością kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej a planowanymi kosztami bezpośrednimi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnionymi w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu. W kalkulacji Zarządca przyjął, że są to koszty bezpośrednie remontów infrastruktury kolejowej oraz eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w rejonie CP M..

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji stawki, związane z kategorią linii kolejowej na rjp 2016/2017, wyniosły zgodnie z Wnioskiem Zarządcy [taj. przeds.], natomiast planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy pociągu wyniosły [taj. przeds.] co w sumie stanowi kwotę [taj. przeds.].

Poniższa tabela przedstawia kalkulację części stawki dla usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, zależnej tylko od kategorii linii kolejowej.

Składnik wynikający z rodzaju wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MliR, nie jest stosowany przez Zarządcę, w związku z czym został on przyjęty na poziomie 0 zł/pockm.

W związku z faktem, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów dla wszystkich rodzajów przewozów wynosi o zł/pockm, zgodnie z § 7 ust. 14 rozporządzenia MliR, Zarządca odstąpił od dokonania badania rynku. Zgodnie bowiem z § 7 ust. 14 rozporządzenia MliR, Zarządca może odstąpić od badania rynku (ust. 11), jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3. wynosi o zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

Składnik różnicujący część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowych stanowi iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnianych w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w bruttotonokilometrach, zwanych dalej „btkm”.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej i masy pociągu wyniosły [taj. przeds.].

Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wyniosła [taj. przeds.].

Poniższa tabela przedstawia kalkulację części stawki dla usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zależnej od kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Jednostka Wartość

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej i masy pociągu tys. zł -

Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej tys. btkm -

Średnia część stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej i masy pociągu zł/btkm -

Z uwagi na przyjęcie przez Zarządcę do kalkulacji stawek tylko jednej kategorii linii kolejowej, a także wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wartości o zł/pockm, stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalona została jako suma części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej, która jest stała niezależnie od przedziału masy, oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy brutto pociągu i kategorii linii, co potwierdza wypełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MliR.

Część stawki zależna od kategorii linii kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MliR, jest stała niezależnie od przedziału masy, zaś składnik różnicujący część stawki w zależności od kategorii linii i masy brutto pociągu, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MliR, przy założeniu wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wartości o zł/pockm. rośnie wraz ze wzrostem masy pociągu, co potwierdza spełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 4 rozporządzenia MliR. W konsekwencji bowiem wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MliR, oraz składników, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MliR, zostały przez Zarządcę ustalone w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy brutto pociągu, przy założeniu przyjęcia tylko jednej kategorii linii kolejowej.

Ponadto, wypełniając obowiązek wynikający z § 7 ust. 17 rozporządzenia MliR, Zarządca zestawiał stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem kategorii linii kolejowej oraz całkowitych mas brutto pociągów.

Jednocześnie Zarządca wskazał, że w myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MliR, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została skalkulowana z uwzględnieniem § 7 ust. 1 rozporządzenia MliR i ustalona jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm i stawki jednostkowej właściwej

dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej oraz innych parametrów przewidzianych rozporządzeniem MliR.

Lp. Całkowita masa brutto (t) Część stawki Wartość (zł/pocmk)

Stawka jednostkowa (...)

1.  $M < 600$  część związana z kategorią linii kolejowej -

część związana z masą pociągu -

Stawka jednostkowa (...)

2.  $600 < M < 1200$  część związana z kategorią linii kolejowej -

część związana z masą pociągu -

Stawka jednostkowa (...)

3.  $1200 < M < 2400$  część związana z kategorią linii kolejowej -

część związana z masą pociągu -

Stawka jednostkowa (...)

4.  $2400 < M$  część związana z kategorią linii kolejowej -

część związana z masą pociągu -

Stawki jednostkowe wyznaczone w przedziałach całkowitych mas brutto pociągów zostały skalkulowane w taki sposób, aby pozyskane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji, przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów na poziomie 0 zł/pocmk. Jednocześnie Zarządca wskazał, że nie otrzymał dofinansowania ze środków publicznych, o którym mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MliR, w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Powyższe stanowi o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 5 rozporządzenia MliR.

Jednocześnie wartości części stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz składników, o których mowa w § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia MliR, ustalono w taki sposób, aby stawka rosła wraz ze wzrostem masy pociągu, co przy wyznaczeniu przez Zarządcę tylko jednej kategorii linii kolejowej świadczy o wypełnieniu przepisu § 7 ust. 4 rozporządzenia MliR.

Lp. Całkowita masa brutto pociągu [t] Stawka jednostkowa na rjp 2016/2017 ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów równym 0 zł/pocmk [zł/pocmk]

1.  $M < 600$  (...)

2.  $600 < M < 1200$  (...)

3.  $1200 < M < 2400$  (...)

4.  $2400 < M$  (...)



Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia - we Wniosku -projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2016/2017 - nie stwierdza się niezgodności ich kalkulacji z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MłiR.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK zatwierdza stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2016/2017 - jako zgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów będzie świadczony w rejonie przeładunkowym M. oraz w 42 punktach stacyjnych zlokalizowanych na terenie P..

Zarządca określił, na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, obejmujące usługi określone w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym — w ramach rejonu przeładunkowego M.:

- dostęp do stacji rozrządowych;

- dostęp do torów postojowych;

- dostęp do terminali towarowych;

oraz w ramach 42 punktów stacyjnych zlokalizowanych na terenie P.:

- dostęp do terminali towarowych do 12 godzin;

- dostęp do terminali towarowych powyżej 12 godzin;

- w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek koszty, ilości usług oraz zastosowaną metodykę.

Przepis art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że opłata podstawowa, w tym opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz opłata za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednio poniesionych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Pojęcie kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, doprecyzowuje przepis § 7 ust. 6 rozporządzenia MłiR, zgodnie z którym do kosztów Zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MłiR. przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;

2) prowadzenia ruchu pociągów;

3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MłiR, do kalkulacji tych opłat Zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Reasumując, opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów należy kalkulować, zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich (co oznacza, że mogą zostać

uwzględnione również inne dodatkowe koszty) przy zastosowaniu sposobu ustalenia kosztów bezpośrednich według § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR.

Wobec powyższego Zarządca ustalił bazę kosztów będącą podstawą kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w wysokości kosztów świadczenia danej usługi.

Do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Z informacji zamieszczonej we Wniosku Zarządcy wynika, że koszty wykonane w 2015 r. wynoszą [taj. przeds.]. Ponadto, jak wskazał Zarządca we Wniosku, z kosztów wykonanych w 2015 r. wyłączono:

- koszty ważenia wagonów w wysokości [taj. przeds.] zł oraz

- koszty poniesione w 2014 r. (a zaksięgowane w 2015 r.) w wysokości [taj. przeds.] zł.

Zgodnie z Wnioskiem, planowaną wysokość kosztów do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń wyznaczono jako iloczyn kosztów, które Zarządca poniósł w ostatnim zamkniętym roku obrotowym jako rezultat świadczenia usług dostępu do urządzeń oraz planowanych wskaźników wzrostu kosztów w roku 2016, wynikających z innych przewidywalnych zdarzeń gospodarczych.

Z uwagi na fakt, iż Zarządca uwzględnia w kalkulacji stawek jednostkowych koszty poniesione w 2015 r., przyjęty został wskaźnik wzrostu kosztów działalności zgodnie z „Planem Działalności Gospodarczej Spółki na rok 2016” oraz wskaźnik inflacji za rok 2017 w wysokości 1,3%, zgodnie z „Wytocznymi dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”.

Tabela zamieszczona poniżej określa koszty Zarządcy w ostatnim zamkniętym roku obrotowym oraz planowaną wysokość kosztów w okresie obowiązywania rjp 2016/2017, w podziale na jednorodne kategorie kosztowe (HCC) oraz w układzie analogicznym do § 6 i 7 rozp. MliR.

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 M. - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -

Koszty administracyjne Centrali - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - -

Koszty wyłączone z kalkulacji stawek - - -

Ważenia wagonów - - -

Koszty poniesione w 2014 r. - - -

Razem - - -

Przyjęta metodyka ustalania kosztów świadczenia danej usługi została oparta na planowanych kosztach na rjp 2016/2017 oraz wskaźnikach zaangażowania zasobów opracowanych przez Zarządcę. Wyodrębnił on dwa rodzaje wskaźników zaangażowania zasobów - długość torów i koszty remontów, które następnie policzył odrębnie dla każdej ze świadczonych usług, a także przyporządkował do odpowiedniej kategorii kosztów na podstawie analizy natury poszczególnych kosztów.

Opracowane przez Zarządcę wskaźniki zaangażowania zasobów, na podstawie których wyodrębnione zostały koszty świadczenia poszczególnych usług, przedstawiają się następująco:

a) Wskaźnik odnoszący się do długości torów - został wyznaczony jako iloraz długości torów związanych ze świadczeniem danej usługi i długości torów wykorzystywanych w rejonie CP M. razem:

- dostęp do stacji rozrządowych [taj. przeds.]

- dostęp do torów postojowych [taj. przeds.]

- dostęp do terminali towarowych

[taj. przeds.]

b) Wskaźnik odnoszący się do kosztów remontów, zgodnie z planem 2016-2018 - został wyznaczony jako iloraz kosztów remontów infrastruktury związanej ze świadczeniem danej usługi i kosztów remontów infrastruktury w rejonie CP M. razem:

- dostęp do stacji rozrządowych

[taj. przeds.]

- dostęp do torów postojowych

[taj. przeds.]

- dostęp do terminali towarowych

[taj. przeds.]

Koszty Centrali, zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, zostały alokowane proporcjonalnie do kosztów za poszczególne usługi.

Poniższa tabela przedstawia wartości wskaźników alokacji kosztów dostępu do urządzeń w ramach rjp 2016/2017 w rejonie CP M..

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - - -

Inne remonty w CP M. - - - -

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - - -

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 M. - - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - - -

Koszty administracyjne Centrali - - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - - -

Razem - - - -

W poniższej tabeli przedstawione zostały wartości planowane koszty usług dostępu do rządzeń w ramach rjp 2016/2017 w rejonie CP M.

Kategoria HCC Planowane koszty Zarządcy na rjp 2016/2017 [tys. zł] Planowane koszty dostępu do stacji rozrządowych na rjp 2016/2017 [tys. zł] Planowane koszty dostępu do torów postojowych

na rjp 2016/2017 [tys. zł] Planowane koszty dostępu do terminali towarowych

na rjp 2016/2017 [tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - - -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - - -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - - -

Inne remonty w CP M. - - - -

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - - -

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 M. - - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - - -

Koszty administracyjne Centrali - - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - - -

RAZEM - - - -

Podstawę kalkulacji stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, stanowią wyłącznie koszty dotyczące infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm.

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Koszty te, jak wskazuje Zarządca, zostały wyznaczone poprzez:

- 1) analizę relacji między wolumenem usług i kosztami poniesionymi w 2015 r. w układzie miesięcznym;
- 2) wyselekcjonowanie części kosztów, która jest ponoszona bezpośrednio jako rezultat świadczenia usług dostępu do urządzeń.

Ad. 1

Koszty w poszczególnych kategoriach HCC, z wyłączeniem czynszów, kosztów administracyjnych, kosztów pośrednich oraz finansowych, zostały poddane analizie (w ujęciu miesięcznym) w zakresie występowania pozytywnej relacji z wolumenem świadczonych usług.

Jak wskazuje Zarządca, w poszczególnych miesiącach 2015 r. następujące usługi wzrosły wraz ze wzrostem wolumenów:

a) usługa dostępu do stacji rozrządowych:

- remonty infrastruktury kolejowej w CP M.;
- inne remonty w CP M.;
- eksploatacja i utrzymanie rozjazdów w CP M.;
- inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M..

b) usługa korzystania z torów postojowych:

- remonty infrastruktury kolejowej w CP M.;
- inne remonty w CP M.;
- eksploatacja i utrzymanie rozjazdów w CP M.;
- inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M..

c) usługa dostępu do terminali towarowych:

- wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M.;
- inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M.;
- remonty infrastruktury kolejowej w CP M.;

- inne remonty w CP M.;
- eksploatacja i utrzymanie rozjazdów w CP M.;
- wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M..

Za koszty bezpośrednie, które są ponoszone jako rezultat świadczenia usługi dostępu do urządzeń, uznane zostały te kategorie kosztów, w których wraz ze wzrostem kosztu wzrasta też wolumen świadczonych usług.

#### Ad. 2

W grupie kosztów z „wykonania” 2015 r. - po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych - pozostały koszty bezpośrednie.

Do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów uwzględniono następujące koszty:

Z grupy tej zostały wyodrębnione koszty dyżurnych ruchu (29% całkowitych kosztów świadczeń pracowniczych osób zatrudnionych na stanowiskach: dyżurny ruchu, zwrotniczy, nastawniczy w rejonie CP M.), które to koszty niezależne od wolumenu przewozów wyłączono z bazy kosztów bezpośrednich.

Z zakresu kosztów z tej grupy HCC wskazać należy, iż wyłączono koszty, które wynikają bezpośrednio z prowadzenia ruchu, których nie uwzględniono w kalkulacji stawek: szkoleń, dodatków, premii i nagród, odpraw, BHP, posiłków profilaktycznych i regeneracyjnych, wykupu świadczeń przejazdów dla pracowników i ich rodzin, usług diagnostyki medycznej, wypłat ekwiwalentów.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.] zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

Koszty te zostały uznane za koszty pośrednie i nie zostały uwzględnione do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury z uwagi na brak jednoznacznej relacji przyczynowo - skutkowej z przejazdem pociągów.

Jak wynika z Wniosku Zarządcy, działania w zakresie remontów infrastruktury podejmowane są przez Zarządcę przy uwzględnieniu zarówno bieżącego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdu pociągów, jak i strategicznych celów Zarządcy, którymi są:

- utrzymanie infrastruktury kolejowej gwarantującej bezpieczny transport towarów koleją na zarządzanym obszarze;
- rozwój technologiczny, szczególnie w zakresie utrzymania infrastruktury i poprawy jakości świadczonych usług.

Zarządca uwzględnił również konieczność pilnych napraw bieżących oraz remontów, których wartość przekracza możliwości finansowe Zarządcy i nie jest możliwe ich pokrycie w krótkim czasie. Wobec powyższego Zarządca prowadzi działania remontowe i naprawcze w cyklach wieloletnich, dzięki czemu zapewnione zostanie bezpieczeństwo w prowadzeniu ruchu kolejowego.

Biorąc pod uwagę powyższe uzasadnienie, Zarządca do kalkulacji udziału kosztów bezpośrednich we wskazanych kategoriach HCC przyjął łączne koszty remontów w latach 2016-2018.

W tej grupie HCC do kosztów bezpośrednich nie zostały uwzględnione koszty usług świadczonych na elementy związane z oświetleniem, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, siecią trakcyjną, a także koszty związane z występowaniem konieczności przeprowadzania napraw awaryjnych (ich występowanie zależy też od innych czynników, np. nieprzewidzianych zdarzeń pogodowych), kosztów prac naprawczych tych kategorii.

Przy ustaleniu wysokości stawki jednostkowej uwzględnione zostały koszty remontów infrastruktury torowej.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.] zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

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

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.

Z kosztów bezpośrednich wyłączono koszty zużycia paliwa nietrakcyjnego, środków czystości i zakupu materiałów i sprzętu na potrzeby napraw bieżących i uzupełnienia braków w wyposażeniu.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.] zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

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, 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. Koszty te nie stanowią kosztów bezpośrednich i nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.] zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

Wielkości planowanych kosztów dostępu do urządzeń w rejonie CP M. w ramach rjp 2016/2017, przedstawia poniższa tabela:

Lp. Wyszczególnienie rjp 2016/2017 Dostęp do stacji rozrządowych Dostęp do torów postojowych Dostęp do terminali towarowych

1. Koszty bezpośrednio ponoszone [tys. zł] - - -

2. Pozostałe koszty [tys. zł] - - -

3. Łączne koszty świadczenia usługi [tys. zł] - - -

W odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, należy zauważyć, że dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34, przyjmuje określenie „obiekt infrastruktury usługowej”. W ślad za tym, opłata nakładana jest za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34 oraz świadczenie usług w tych obiektach, które zasadniczo odpowiadają usługom dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w rozumieniu załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, nie mogą przekraczać kosztów świadczenia usług powiększonych o rozsądny zysk. Przepis ten określa sposób ustalenia górnej granicy opłat, jakie mogą być pobierane za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Wymienione powyżej przepisy § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR przy uwzględnieniu normy wynikającej z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34 nie wyłączają możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach.

Kategoria HCC Dostęp do stacji rozrządowych Dostęp do torów postojowych Dostęp do terminali towarowych

Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys, zł] Udział kosztów bezpoś

[%] Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys. zł] Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys. zł] Udział kosztów bezpoś

[%] Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys. zł] Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys. zł] Udział kosztów bezpoś

[%] Planowane

koszty dostępu do urządzeń

[tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - - - -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - - - -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - - - -

Inne remonty w CP M. - - - - -

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - - - -

Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie - - - - -

Koszty administracyjne w CP M. - - - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - - - -



Koszty administracyjne Centrali -----

Koszty pośrednie Centrali -----

Koszty finansowe działalności Centrali -----

RAZEM -----

Zarządca w kalkulacji stawek nie powiększył kosztów świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów o rozsądny zysk.

[taj. przeds.]

W poniższej tabeli określone zostały wolumeny w podziale na poszczególne usługi.

Lp. Nazwa usługi Jednostka Wolumen

1. Dostęp do stacji rozrządowych szt. -

2. Dostęp do torów postojowych h/tor -

3. Dostęp do terminali towarowych szt. -

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegała na zastosowaniu zasady wyznaczenia stawki jako ilorazu planowanych kosztów świadczenia tej usługi i planowanej ilości usług objętych świadczeniem usługi.

Stawka za dostęp do urządzeń została skalkulowana według następującego wzoru:

$$S(U) = K(U)/W(U)$$

Gdzie: Ku to planowane koszty dla usługi U.

Wu to planowany wolumen dla usługi U.

Wyznaczono stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w rejonie CP M. dla następujących usług:

- dostęp do stacji rozrządowych;

- dostęp do torów postojowych;

- dostęp do terminali towarowych.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w rejonie CP M. na rjp 2016/2017, zgodnie z treścią Wniosku Zarządcy, skalkulowane dla poszczególnych usług przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Lp. Nazwa usługi Miernik usługi Planowana

stawka jednostkowa

na rjp 2016/2017 [zł]

1. Dostęp do stacji rozrządowych wagon (...)

2. Dostęp do torów postojowych h/tor (...)

3. Dostęp do terminali towarowych wjazd lub wyjazd jednego wagonu lub lokomotywy luzem (...)

Uwzględnienie w bazie kosztowej przyjmowanej do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jedynie tej części kosztów, która zgodnie z wykorzystanymi wskaźnikami zaangażowania zasobów, dotyczy wyłącznie świadczenia danej usługi, pozwoliło Zarządcy określić wysokość opłat dla poszczególnych usług na poziomie pełnych kosztów świadczenia tych usług.

Określenie przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie kosztów świadczenia usługi oraz zaplanowanej ilości usług jest zgodne z wymienionymi przepisami prawa krajowego i europejskiego, a w konsekwencji obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia proponowanych przez Zarządcę stawek.

## II. TERMINALE TOWAROWE POZA REJONEM CP MAŁASZEWICZE

W myśl § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Z informacji zamieszczonej we Wniosku Zarządcy wynika, że koszty wykonane w 2015 r. wynoszą [taj. przeds.] zł. Ponadto jak wskazał Zarządca we Wniosku, z kosztów wykonanych w 2015 r. wyłączono:

- koszty ważenia wagonów w wysokości [taj. przeds.] zł oraz

- koszty poniesione w 2014 r. (a zaksięgowane w 2015 r.) w wysokości [taj. przeds.] zł.

Zgodnie z Wnioskiem, planowaną wysokość kosztów do kalkulacji stawek za dostęp do urządzeń wyznaczono jako iloczyn kosztów, które Zarządca poniósł w ostatnim zamkniętym roku obrotowym jako rezultat świadczenia usług dostępu do urządzeń oraz planowanych wskaźników wzrostu kosztów w roku 2016, wynikających z innych przewidywalnych zdarzeń gospodarczych.

Z uwagi na fakt, iż Zarządca uwzględnia w kalkulacji stawek jednostkowych koszty poniesione w 2015 r., przyjęty został wskaźnik wzrostu kosztów działalności, zgodnie z „Planem Działalności Gospodarczej Spółki na rok 2016” oraz wskaźnik inflacji za rok 2017 w wysokości 1,3%, zgodnie z „Wytycznymi dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”.

Tabela zamieszczona poniżej określa koszty Zarządcy w ostatnim zamkniętym roku obrotowym oraz planowaną wysokość kosztów w okresie obowiązywania rjp 2016/2017, w podziale na jednorodne kategorie kosztowe (HCC) oraz w układzie analogicznym do układu określonego w § 6 i 7 rozporządzenia MIiR

Kategoria HCC Wykonane koszty w 2015 r. Wskaźnik wzrostu kosztów Planowane koszty na rjp 2016/2017

[tys. zł] [%] [tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - # -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Inne remonty w CP M. - - -

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP

M. - - -

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 M. - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -

Koszty administracyjne Centrali - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - -

Koszty wyłączone z kalkulacji stawek - - -

Ważenia pociągów - - -

Koszty poniesione w 2014 r. - - -

RAZEM - - -

Przyjęta metodyka ustalania kosztów świadczenia danej usługi została oparta na planowanych kosztach na rjp 2016/2017 oraz wskaźnikach zaangażowania zasobów, opracowanych przez Zarządcę. Na tej podstawie wyodrębniony został wskaźnik zajętości torów, który następnie został policzony odrębnie dla każdej ze świadczonych usług, a także przyporządkowany do odpowiedniej kategorii kosztów na podstawie analizy natury poszczególnych kosztów.

Opracowany przez Zarządcę wskaźnik zaangażowania zasobów, na podstawie których wyodrębnił on koszty świadczenia poszczególnych usług, przedstawia się następująco:

- dostęp do terminali poniżej 12 h

[taj. przeds.]

- dostęp do terminali powyżej 12 h

[taj. przeds.]

Koszty Centrali, zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, zostały alokowane proporcjonalnie do kosztów na poszczególne usługi.

Poniższa tabela przedstawia wartości wskaźników alokacji kosztów dostępu do urządzeń w ramach rjp 2016/2017 w Terminalach Towarowych.

Kategoria HCC Planowane koszty

Zarządcy na rjp

2016/2017 Wskaźnik alokacji kosztów dostępu do terminali towarowych do 12 h

[%] Wskaźnik alokacji kosztów dostępu do terminali towarowych powyżej 12 h

[tys. zł]

[%]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP M. - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Inne remonty w CP M. - - -

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - -

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 M. - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -

Koszty administracyjne Centrali - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - -

RAZEM - - -

W poniższej tabeli przedstawione zostały wartości planowanych kosztów usług dostępu do urządzeń w ramach rjp 2016/2017 w Terminalach Towarowych.

Kategoria HCC Planowane koszty Zarządcy na rjp 2016/2017

[tys. zł] Planowane koszty dostępu do terminali towarowych do 12 h

na rjp 2016/2017

[tys. zł] Planowane koszty dostępu do terminali

towarowych powyżej 12 h na rjp 2016/2017

[tys. zł]

Prowadzenie ruchu kolejowego - - -

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP M. - - -

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP M. - - -

Utrzymanie i remonty infrastruktury - - -

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu

do infrastruktury w CP M. - - -

Remonty infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Inne remonty w CP M. - - -

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP M. - - -

Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP M. - - -

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 M. - - -

Koszty pośrednie działalności w CP M. - - -

Koszty administracyjne Centrali - - -

Koszty pośrednie działalności Centrali - - -

Koszty finansowe działalności Centrali - - -

RAZEM - - -

Podstawę kalkulacji stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, stanowią wyłącznie koszty dotyczące infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm.

Zgodnie z § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń. Koszty te, jak wskazuje Zarządca, zostały wyznaczone poprzez:

- 1) analizę relacji między wolumenem usług i kosztami poniesionymi z 2015 r. w układzie miesięcznym;
- 2) wyselekcjonowanie części kosztów, która jest ponoszona bezpośrednio jako rezultat świadczenia usług dostępu do urządzeń.

#### Ad. 1

Koszty w poszczególnych kategoriach HCC, z wyłączeniem czynszów, kosztów administracyjnych, kosztów pośrednich oraz finansowych, zostały poddane analizie (w ujęciu miesięcznym) w zakresie występowania pozytywnej relacji z wolumenem świadczonych usług.

Jak wskazuje Zarządca, w poszczególnych miesiącach 2015 r., dla usługi dostępu do terminali towarowych do 12 h tylko jedna usługa wzrosła wraz ze wzrostem wolumenów, tj. pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych. W zakresie usług dostępu do terminali towarowych powyżej 12 h żadna z usług nie spełniła powyższej przesłanki.

Za koszty bezpośrednie, które są ponoszone jako rezultat świadczenia usługi dostępu do urządzeń, uznane zostały te kategorie kosztów, w których wraz ze wzrostem kosztu wzrasta też wolumen świadczonej usługi.

#### Ad. 2

W grupie kosztów z „wykonania” 2015 r. - po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych - pozostały następujące koszty bezpośrednie:

Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych

Koszty zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich obejmują koszty związane z konserwacją i diagnostyką infrastruktury. Zarządca podkreśla, iż czynności wykonywane poza rejonem CP M. mają charakter czynności dodatkowych, świadczonych wyłącznie na zamówienie przewoźnika. Powyższe uzasadnia włączenie tych kosztów do kosztów bezpośrednich.

Do kosztów pośrednich zakwalifikowano natomiast koszty energii elektrycznej oraz inne czynności o charakterze administracyjnym.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła [taj. przeds.] zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła [taj. przeds.] zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości [taj. przeds.] %.

W odniesieniu do dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, należy zauważyć, że dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34, przyjmuje określenie „obiekt infrastruktury usługowej”. W ślad za tym, opłata nakładana jest za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do dyrektywy 2012/34 oraz świadczenie usług w tych obiektach, które zasadniczo odpowiadają usługom dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w rozumieniu załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, nie mogą przekraczać kosztów świadczenia usług powiększonych o rozsądny zysk. Przepis ten określa sposób ustalenia górnej

granicy opłat, jakie mogą być pobierane za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Wymienione powyżej przepisy § 7 ust. 18 rozporządzenia MliR przy uwzględnieniu normy wynikającej z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34

nie wyłączają możliwości oparcia kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na innych dodatkowych kosztach.

Kategoria HCC Planowane koszty dostępu do terminali towarowych do 12 h

[tys. zł] Planowane koszty dostępu do terminali towarowych powyżej 12 h

[tys. zł]

Koszty bezpośrednie - -

Pozostałe koszty utrzymania

i remontów infrastruktury kolejowej

w Terminalach Towarowych - -

Pozostałe kategorie kosztów - -

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

Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych - -

Pozostałe koszty utrzymania

i remontów infrastruktury kolejowej

w Terminalach Towarowych - -

Koszty administracyjne Centrali - -

Koszty pośrednie Centrali - -

Koszty finansowe działalności Centrali - -

Razem - -

Zarządca w kalkulacji stawek nie powiększył kosztów świadczenia usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów o rozsądny zysk.

[taj. przeds.]

W poniższej tabeli określone zostały wolumeny w podziale na poszczególne usługi.

Lp. Nazwa usługi Wolumen

1. Dostęp do terminali towarowych do 12 h -

2. Dostęp do terminali towarowych powyżej 12 h -

Kalkulacja stawek dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów polegała na zastosowaniu zasady wyznaczenia stawki jako ilorazu planowanych kosztów świadczenia tej usługi i planowanej ilości usług objętych świadczeniem usługi.

Stawka za dostęp do urządzeń została skalkulowana według następującego wzoru:

$$S(U) = K(U)/W(U)$$

Gdzie: Ku to planowane koszty dla usługi U.

Wu to planowany wolumen dla usługi U.

Wyznaczono stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w Terminalach Towarowych dla następujących usług:

- korzystanie z terminali towarowych do 12 h;
- korzystanie z terminali towarowych powyżej 12 h;

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, skalkulowane dla poszczególnych usług przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Lp. Nazwa usługi Planowana stawka jednostkowa na rjp 2016/2017 [zł]

1. Dostęp do terminali towarowych do 12 h (...)
2. Dostęp do terminali towarowych powyżej 12 h (...)

Uwzględnienie w bazie kosztowej przyjmowanej do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jedynie tej części kosztów, która, zgodnie z wykorzystanymi wskaźnikami zaangażowania zasobów, dotyczy wyłącznie świadczenia danej usługi, pozwoliło Zarządcy określić wysokości opłat dla poszczególnych usług na poziomie pełnych, ale faktycznych kosztów świadczenia tych usług.

Określenie przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na podstawie kosztów świadczenia oraz zaplanowanej ilości usług jest zgodne z wymienionymi przepisami prawa, a w konsekwencji obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia proponowanych przez Zarządcę stawek.

Zarządca ustalił na rjp 2016/2017 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, dla następujących usług:

- 1) ważenie wagonów,
- 2) udostępnienie „Regulaminu przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielanych tras pociągów przewoźnikom kolejowym na infrastrukturze zarządzanej przez (...) sp. z o.o. na rok 2016/2017” w formie papierowej, zwane dalej „udostępnieniem regulaminu”,
- 3) udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów.
- 4) usunięcie zanieczyszczenia torów, ramp, placów,
- 5) usunięcie uszkodzenia torów, ramp, placów,
- 6) składowanie na placu, rampie, gruncie,
- 7) przeszkolenie pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych,
- 8) udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągu z przekroczoną skrajnią ładunkową.

Usługi wymienione powyżej, zgodnie z cz. II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym oraz § 6 rozporządzenia MliR mogą być przez Zarządcę świadczone na rzecz przewoźników kolejowych.

Zarządca opisał we Wniosku indywidualną kalkulację dla usług wymienionych powyżej w pkt 1-3, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, z uwzględnieniem marży



zysku wynoszącej 10%, co nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 21 rozporządzenia MłiR. Przywołany przepis stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MłiR, Zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Ponadto Zarządca wskazał we Wniosku, że dla usług wymienionych powyżej w pkt 4-8 będzie stosował wycenę na podstawie odrębnej kalkulacji, która będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do świadczenia danej usługi dodatkowej. Jednocześnie Zarządca do usług dodatkowych wymienionych w pkt 4-7 nie dolicza marży zysku.

Powyżej opisany sposób kalkulacji stawek opłat za usługi dodatkowe wymienione w pkt 4-8, uwzględniający przez Zarządcę koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, bez doliczania marży zysku, nie stoi w sprzeczności z § 7 ust. 21 rozporządzenia MłiR. Przywołany przepis stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, Zarządca określa na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej (...).

Zarządca wskazał, że nie posiada łącznej bazy kosztowej dla usług dodatkowych i dla poszczególnych usług. Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług Zarządca określił odrębnie dla każdej z usług i dla konkretnej jednostki usługi, jak poniżej:

#### Ważenie wagonów

W zakresie usługi ważenia wagonów, jak wskazał Zarządca we Wniosku, jako koszt świadczenia tej usługi przyjęto uśredniony dla całej P. koszt ważenia jednego wagonu.

#### Udostępnienie regulaminu

W zakresie usługi udostępnienia regulaminu, jak wskazał Zarządca we Wniosku, wartość kosztów usługi została ustalona na podstawie kosztów wykonania, tj. szacunkowego kosztu pracochłonności pracownika biurowego Zarządcy oraz kosztów materiałów niezbędnych do wykonania usługi. Zarządca uwzględnił także szacunkowy czas wykonania usługi, który został przyjęty w wysokości [taj. przeds.] min. Koszty materiałów biurowych niezbędnych do wykonania usługi obejmują: koszt wydruku jednostronnego, koszt papieru, koszt grzbietu oprawy oraz koszt okładki. Przyjęte przez Zarządcę w kalkulacji koszty materiałów biurowych uwzględniają ceny zakupu materiałów biurowych w oparciu o umowy na dostawy materiałów biurowych oraz umowy na dostawę materiałów eksploatacyjnych do drukarek.

#### Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów

W zakresie usługi udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów, jak wskazał Zarządca we Wniosku, wartość kosztów usługi została ustalona, podobnie jak w przypadku usługi udostępnianie regulaminu, na podstawie kosztów wykonania, tj. szacunkowego kosztu pracochłonności pracownika biurowego Zarządcy oraz kosztów materiałów biurowych niezbędnych do wykonania usługi. Zarządca wziął także pod uwagę szacunkowy czas wykonania usługi. W kalkulacji Zarządca przyjął próbę [taj. przeds.] stron wydruku (wyciągu z regulaminu). Koszty materiałów obejmują: koszt wydruku jednostronnego, koszt papieru, koszt grzbietu oprawy oraz koszt okładki. Przyjęte przez Zarządcę w kalkulacji koszty materiałów biurowych uwzględniają ceny zakupu materiałów biurowych w oparciu o umowy na dostawy materiałów biurowych oraz umowy na dostawę materiałów eksploatacyjnych do drukarek.

Jednocześnie Zarządca we Wniosku wskazał, że:

1) dla usługi usunięcia zanieczyszczenia torów, ramp, placów odrębna kalkulacja indywidualna będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do usunięcia zanieczyszczenia (koszty wynagrodzeń, materiałów, usług obcych itp.);

2) dla usługi usunięcia uszkodzenia torów, ramp, placów odrębna kalkulacja indywidualna będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do usunięcia uszkodzenia (koszty wynagrodzeń, materiałów, usług obcych itp.);

3) dla usługi składowania na placu, rampie i gruncie odrębna kalkulacja indywidualna będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do składowania (koszty wynagrodzeń, materiałów, usług obcych itp.);

4) dla usługi przeszkolenia pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych odrębna kalkulacja indywidualna będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do szkolenia (koszty wynagrodzeń, materiałów, usług obcych itp.):

5) dla usługi udzielenia pomocy w prowadzeniu pociągu z przekrozoną skrajnią ładunkową będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do realizacji usługi (koszty wynagrodzeń, materiałów, usług obcych itp.).

#### Sposób kalkulacji opłat dodatkowych

Zarządca określił odrębnie dla każdej z usług dodatkowych koszty jej świadczenia i skalkulował stawki opłat dodatkowych jak poniżej.

#### Ważenie wagonów

[taj. przeds.]

Dodatkowo, ze względu na zaangażowanie zasobów oraz infrastruktury Zarządcy w realizację tej usługi, do stawki wynikającej z poziomu kosztów Zarządca doliczył marżę zysku w wysokości 10%, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia MliR.

(...) zł/wagon + 10% marży = (...) zł/wagon

#### Udostępnienie regulaminu

Koszt, który Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając świadczenie tej usługi, został ustalony przez Zarządcę na poziomie (...) zł, z czego (...) zł stanowi szacunkowy koszt pracochłonności pracownika biurowego, zaś (...) zł koszt materiałów biurowych.

(...) zł + (...) zł = (...) zł/regulamin

Dodatkowo, ze względu na zaangażowanie zasobów w realizację tej usługi, do stawki wynikającej z poziomu kosztów Zarządca doliczył marżę zysku w wysokości 10%, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia MliR.

(...) zł/regulamin + 10% marży = (...) zł/regulamin

#### Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów

Zapewniając sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając świadczenie tej usługi, koszt wyciągów z regulaminów i innych dokumentów został ustalony przez Zarządcę na poziomie [taj. przeds.] zł dla próby [taj. przeds.] stron. W przeliczeniu na jedną stronę wyciągu zostały one określone na poziomie (...) zł.

[taj. przeds.] = (...) zł/ stronę

Dodatkowo, ze względu na zaangażowanie zasobów w realizację tej usługi do stawki wynikającej z poziomu kosztów Zarządca doliczył marżę zysku w wysokości 10%, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia MliR.

(...) zł/str. + 10% marży = (...) zł/stronę

Ponadto, jak Zarządca wskazał we Wniosku, dla pozostałych usług dodatkowych będzie stosował indywidualną kalkulację jak poniżej:

- 1) usługa usunięcia zanieczyszczenia torów, ramp, placów będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji, ze względu na potencjalnie zróżnicowany zakres i rodzaj zanieczyszczenia;
- 2) usługa usunięcia uszkodzenia torów, ramp, placów będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji, ze względu na potencjalnie zróżnicowany zakres i rodzaj uszkodzenia;
- 3) usługa składowania na placu, rampie i gruncie będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji, ze względu na potencjalnie zróżnicowany okres, miejsce oraz wielkości składowanego materiału;
- 4) usługa przeszkolenia pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji, ze względu na potencjalnie zróżnicowany czas, miejsce oraz wielkości grupy do przeszkolenia;
- 5) usługa udzielenia pomocy w prowadzeniu pociągu z przekroczoną skrajnią ładunkową będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji, ze względu na zróżnicowaną trasę przejazdu, wymiary składu pociągu oraz zakres niezbędnej pomocy.

W wyniku przyjętych wielkości planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych Zarządca określił stawki jednostkowe dla poszczególnych usług, jak wskazuje poniższa tabela:

Lp. Nazwa usługi Miernik Opłata dodatkowa na rjp 2016/2017

[zł]

1. Ważenie wagonów wagon (...)

2. Udostępnienie „Regulaminu

przyznawania dostępu do infrastruktury

kolejowej oraz przydzielania tras

pociągów i korzystania

z przydzielanych tras pociągów

przewoźnikom kolejowym

na infrastrukturze zarządzanej przez

(...) Sp. z o.o. na rok

2016/2017" w formie papierowej regulamin (...)

3. Udostępnienie wyciągów regulaminów i innych dokumentów strona (...)

4. Usunięcie zanieczyszczenia torów, ramp, placów wg odrębnej kalkulacji
5. Usunięcie uszkodzenia torów, ramp, placów wg odrębnej kalkulacji
6. Składowanie na placu, rampie, gruncie wg odrębnej kalkulacji
7. Przeszkolenie pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych wg odrębnej kalkulacji
8. Udzielenie pomocy w prowadzeniu pociągu z przekroczoną skrajnią wg odrębnej kalkulacji

Powyższy stan faktyczny został ustalony w oparciu o dowody z dokumentów zgromadzonych w postępowaniu administracyjnym, które nie były przez żadną ze stron niniejszego postępowania kwestionowane.

Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył co następuje.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Stosownie do treści art. 33 ust. 7 i 8 TrKolejU stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, uiszczane przez przewoźników kolejowych na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK, w terminie 30 dni od ich przekazania Prezesowi. Prezes UTK może odmówić zatwierdzenia tych stawek jedynie w przypadku, gdy są one niezgodne z art. 33 ust. 2 – 6 TrKolejU, art. 34 utk oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 TrKolejU.

Zgodnie, z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem (vide: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 1991 roku sygn. akt III CRN 120/91 OSNC 1992 Nr 5, poz. 87; Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 października 1998 roku sygn. akt I CKN 265/98 OSP 2000 Nr 5 poz. 68; Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 sierpnia 1999 roku sygn. akt 351/99 OSNC 2000 Nr 3 poz. 47; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2001 roku sygn. akt I CKN 1036/98 LEX Nr 52708; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 września 2005 roku, sygn. akt III SZP 2/05 OSNP 2006/19-20/312) Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie może ograniczyć sprawy wynikającej z odwołania od decyzji Prezesa Urzędu tylko do funkcji sprawdzającej prawidłowość postępowania administracyjnego, które poprzedza postępowania sądowe. Celem postępowania nie jest przeprowadzenie kontroli postępowania administracyjnego, ale merytoryczne rozstrzygnięcie sprawy, której przedmiotem jest spór między stronami powstający dopiero po wydaniu decyzji przez Prezesa Urzędu. Postępowanie sądowe przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest postępowaniem kontradiktoryjnym, w którym uwzględnia się materiał dowodowy zebrany w postępowaniu administracyjnym, co nie pozbawia jednak stron możliwości zgłoszenia nowych twierdzeń faktycznych i nowych dowodów, według zasad obowiązujących w postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych. Sąd antymonopolowy jest sądem cywilnym i prowadzi sprawę cywilną, wszczętą w wyniku wniesienia odwołania od decyzji Prezesa Urzędu, w tym wypadku Urzędu Transportu Kolejowego, według reguł kontradiktoryjnego postępowania cywilnego, a nie sądem legalności decyzji administracyjnej, jak to czynią sądy administracyjne w postępowaniu sądowo-administracyjnym.

Wobec powyższego zważyć należało, że powód kwestionując zaskarżoną decyzję obowiązany był wykazać, że Prezes UTK niezasadnie zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe. Taka zaś sytuacja miałaby miejsce gdyby były one niezgodne z art. 33 ust. 2 – 6 TrKolejU, art. 34 utk oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 TrKolejU. To zaś wymagało sformułowania zarzutów odnoszących się do poszczególnych stawek polegających na wskazaniu ich sprzeczności z wymienionymi przepisami i udowodnienia ich.

Powyższemu obowiązkowi powód nie sprostał. Odwołanie powoda ogranicza się do przedstawienia obowiązującego w dacie wydania decyzji porządku prawnego i ogólnikowych stwierdzeniach, że zatwierdzone stawki są z nimi sprzeczne. Przepis art.33 ust. 2 utk stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Powód jednak nie wskazuje która opłata została ustalona z uwzględnieniem innych kosztów niż wymienione art.33 ust. 2 utk, a w szczególności, aby w odniesieniu do konkretnej opłaty uwzględniono

inne koszty niż bezpośrednie lub by istniała rozbieżność co do zaliczania poszczególnych kosztów jako bezpośrednich pomiędzy ustawodawstwem krajowym a dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 201/34/UE. Nie wykazano również, że opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie jest obliczana jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy (art.33 ust. 4c).

Wbrew zarzutom powoda ani art. 33 ust. 2 i 4c ani § 7 ust. 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej nie zawierają obowiązku prowadzenia przez zainteresowanego odrębnej rachunkowości.

Zarzut powoda, że zatwierdzone stawki są zawyżone w stosunku do dopuszczalnych jest gołosłowny i stanowi subiektywną ocenę powoda.

Nie znajduje oparcia w materiale dowodowym także zarzut naruszenia art.36 ust. 3 utk. Przedstawienie informacji o kosztach i wielkości infrastruktury w odniesieniu do całej infrastruktury w tym torów o szerokości innej niż 1435 mm nie oznacza uwzględnienia tych kosztów w stawkach opłat. Powód nie wskazał zaś, że jakiegokolwiek koszty związane z infrastrukturą związaną z torami o szerokości innej niż 1435 mm zostały uwzględnione w kalkulacji przedmiotowych opłat lub by nie były one rozdzielone.

Odnosząc się do zarzutów naruszenia przepisów postępowania zważyć należało, że wskazany wyżej, pierwszoinstancyjny charakter postępowania przed sądem powoduje, że uchybienia w tym zakresie nie stanowią podstawy do uchylenia lub zmiany decyzji o ile nie wywołują skutków dla istoty sprawy. Ewentualne uchybienia w postępowaniu dowodowym, znaczenia takiego nie mają, gdyż strona wnosząca odwołania ma możliwość przedstawienia własnych twierdzeń, co do istotnych okoliczności sprawy i poparcia ich wnioskami dowodowymi. Nie mają również znaczenia ewentualne niedostatki uzasadnienia, jak również rozstrzygnięcia zawarte w innych decyzjach, gdyż „nieprzekonujące uzasadnienie” (pomijając subiektywność oceny powoda) czy inne rozstrzygnięcia zapadłe w innych sprawach nie oznacza, że zawarte w decyzji rozstrzygnięcie jest co do istoty błędne.

Wbrew zarzutom powoda przepisy art.6, art.61§ 1 i 3 oraz art. 104 § 1 k.p.a., ani art. 33 ust.8 utk nie wyłączają możliwości modyfikowania przez wnioskodawcę swojego wniosku w toku postępowania. Należy przy tym mieć na względzie, że zgodnie z art. 7 k.p.a. , w toku postępowania organy administracji publicznej podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Traktowanie wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych jako czynności niezmiennej w toku postępowania prowadziłyby do nadmiernego i niczym nieuzasadnionego formalizmu nie służącemu załatwieniu sprawy ani interesowi publicznemu.

W tym stanie rzeczy Sąd działając na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 k.p.c. oddalił odwołanie nie znajdując podstaw do jego uwzględnienia

O kosztach postępowania rozstrzygnięto zgodnie z wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, zasądając koszty postępowania, w tym koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych.