

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.3.2017.RK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 6 lipca 2017 r.

w sprawie odmowy zatwierdzenia projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Zarządcę obowiązujących od 10 grudnia 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy k.p.a. oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), oraz w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Zarządcą”, z 6 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 7 kwietnia 2017 r.) nr IUS3-3610-8/17 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Zarządcę obowiązujących od 10 grudnia 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „rjp 2017/2018”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przy wniosku Zarządcy z 6 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 7 kwietnia 2017 r.) nr IUS3-3610-8/17 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2017/2018, przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Wnioskiem z 6 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 7 kwietnia 2017 r.) nr IUS3 3610-8/17 Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2017/2018, zwanego dalej „Projektem cennika”.

Zarządca na swojej stronie internetowej, <http://www.plk-sa.pl/>, zamieścił:

1. Projekt cennika obowiązujący od 10 grudnia 2017 r.;
2. Zasady kalkulacji stawek jednostkowych do ustalania opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 10 grudnia 2017 r., zwane dalej „Zasadami kalkulacji stawek”;
3. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez Zarządcę z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.;
4. Wykaz stacji i innych obiektów eksploatacyjnych z przyporządkowaniem im średnich odległości przejazdu przyjmowanych do obliczenia opłaty manewrowej obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.;

Pismem z 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.5.RK Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2017/2018.

Pismem z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia, w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania, wyjaśnień oraz dokumentów.

W wyniku tego wezwania Zarządca, pismem nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r. wraz z załącznikami w wersji elektronicznej (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 2 czerwca 2017 r.) oraz w wersji papierowej (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 5 czerwca 2017 r.) przedłożył wyjaśnienia oraz dokumenty.

W toku postępowania, o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym wystąpiły następujące organizacje społeczne reprezentujące przewoźników kolejowych: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, zwana dalej „IGTL”, pismem z 11 kwietnia 2017 r. nr IGTL/1/1/9/2/MG/2017 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 11 kwietnia 2017 r.), Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, zwany dalej „ZNPk”, pismem z 20 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 24 kwietnia 2017 r.) oraz Fundacja „Pro Kolej” pismem z 31 maja 2017 r. nr FPK/2017/05/04 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 31 maja 2017 r.).

Prezes UTK wydał postanowienia o dopuszczeniu IGTL, Fundacji „Pro Kolej” oraz ZNPk na prawach strony do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym. Przedmiotowe postanowienia wydane zostały dla IGTL 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.7.RK, dla ZNPk 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.9.RK oraz dla Fundacji „Pro Kolej” 5 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.21.RK.

Mając na względzie objęcie przez Zarządcę części materiału dowodowego tajemnicą przedsiębiorstwa, Prezes UTK wydał postanowienia odpowiednio 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.8.RK dla IGTL, 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.10.RK dla ZNPk oraz 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.22.RK dla Fundacji „Pro Kolej”, ograniczające prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez Zarządcę w załącznikach do wniosku w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.

Ponadto Prezes UTK, postanowieniami z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.24.RK dla IGTL, z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.25.RK dla ZNPk oraz z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.22.RK dla Fundacji „Pro Kolej”, ograniczył prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez Zarządcę we wskazanym wyżej piśmie nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r. wraz z załącznikami w wersji elektronicznej w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.

W siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego 9 maja 2017 r. pełnomocnik IGTL dokonał przeglądu udostępnionych do wglądu akt postępowania administracyjnego oraz otrzymał ich kopię. Z przeglądania akt została sporządzona notatka służbowa z 9 maja 2017 r.

Publikacją z 20 kwietnia 2017 r. (<https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/12843,Zglaszanie-opinii-na-temat-cennikow-dostepu-do-infrastruktury.html>) Prezes UTK zwrócił się do zainteresowanych podmiotów o przesyłanie na adres Urzędu Transportu Kolejowego uwag i opinii do zamieszczonych przez zarządców, w tym przez Zarządcę na stronach internetowych projektów cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

Pismem nr BBZ1-073/42/2017 z 8 maja 2017 r. „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwane dalej „PKP IC”, przedstawiło uwagi i wyniki analizy do Projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 10 grudnia 2017 r., w szczególności podnosząc, że opłaty z tytułu minimalnych stawek dostępu wybranych pociągów wzrosną w stosunku do obowiązującego cennika o: 17,6% w przypadku pociągów EIP, 4,2% w odniesieniu do pociągów EIC oraz 1,5% w przypadku pociągów EZT. PKP IC zwróciło się jednocześnie z wnioskiem o dokonanie przez Prezesa UTK analizy mającej na celu zbadanie czy podwyżki znajdują swoje uzasadnienie i są poparte rzeczywistym wzrostem parametrów na danych liniach, osiągniętym zrealizowanymi pracami modernizacyjnymi przez Zarządcę. PKP IC podniosło ponadto kwestię nadawania wyższej kategorii liniom kolejowym przy jednoczesnym braku pewności co do zakończenia przez Zarządcę prac modernizacyjnych na poszczególnych liniach.

Pismem nr KW-WWOa-070-001-2017 z 8 maja 2017 r. Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, zwane dalej „KW”, przekazały w szczególności uwagi dotyczące kategoryzacji linii kolejowych oraz wyniki przeprowadzonej analizy kosztów uruchamiania pociągów na podstawie Projektu cennika na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, z której wynikał spadek opłaty podstawowej w stosunku do obowiązującego cennika 2016/2017 o 15,67% dla trakcji spalinowej oraz 0,77% dla trakcji elektrycznej. W piśmie podniesiono także kwestię wzrostu opłat manewrowych na podstawie Projektu cennika na rjp 2017/2018 oraz opłat postojowych.

Stanowisko wobec Projektu cennika przedstawiła ponadto „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwana dalej „ŁKA”, w piśmie nr ZFA-3855/2017 z 19 maja 2017 r., w którym zaoponowała przeciwko drastycznej

podwyższe stawki za minimalny dostęp, którą określono na poziomie 12% w przypadku linii, po których ŁKA prowadzi ruch pociągów.

ZNPK pismem nr 4/6/2017 z 14 czerwca 2017 r. przedstawił stanowisko wobec Projektu cennika, uwzględniając orzecznictwo sądów powszechnych i Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w zakresie ustalania bazy kosztów bezpośrednich przyjętych do Projektu cennika oraz cele wyznaczone Białą Księgą Komisji Europejskiej „Transport 2050” z 28 marca 2011 r. ZNPK podkreślił również niekorzystne dla rozwoju transportu kolejowego zjawisko wzrostu stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla przewozów towarowych dla ciężkich, efektywnych składów przewożących towary masowe.

Prezes UTK pismem nr DRRK-WKL.730.3.2017.36.AO z 22 czerwca 2017 r. poinformował Strony o przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do zebranych materiałów, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 5 dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

Stanowisko wobec Projektu cennika przedstawiła również Fundacja „Pro Kolej” w piśmie z 4 lipca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego 5 lipca 2017 r.) nr FPK/2017/07/02, w którym wskazała, że Zarządca przygotowując Projekt cennika nie zastosował wszystkich wymaganych prawem instrumentów ukierunkowanych na obniżenie opłat zawiązując bazę kosztów przyjętych do Projektu cennika o część kosztów, które nie mogą być uznane za koszty bezpośrednie ponieważ nie stanowią rezultatu wykonywania przewozów pociągami, co powoduje, że przedłożone przez Zarządcę do zatwierdzenia stawki dostępu do infrastruktury kolejowej należą nadal do najwyższych w Europie i wbrew podstawowym zasadom europejskiej polityki kolejowej stają się przeszkodą w budowaniu pozycji konkurencyjnej kolei względem transportu drogowego. Fundacja „Pro Kolej” zwróciła także uwagę na konieczność oceny prawidłowości zastosowania współczynnika korygującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu i przypisania kategorii do poszczególnych odcinków sieci kolejowej.

ZNPK pismem z 3 lipca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego 6 lipca 2017 r.) podtrzymała swoje wcześniejsze stanowisko wyrażone w piśmie nr 4/6/2017 z 14 czerwca 2017 r. oraz podniosła, iż *nie można uznać za prawidłowe ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej przez PKP PLK w oderwaniu od pojęcia kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu.*

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z 6 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 7 kwietnia 2017 r.) nr IUS3-3610-8/17 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2017/2018, obowiązujący od 10 grudnia 2017 r., zwany dalej „wnioskiem”, wraz z załącznikami;
2. Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 687), nr 0000037568, stan na 8 czerwca 2017 r.;
3. Upoważnienie z 29 listopada 2016 r. nr WSOP.012.384.2016 dla Dyrektora Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego – Pani Alicji Kozłowskiej;
4. Regulamin przydzielenia tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2017/2018 link: <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulaminu-przydzielania-tras-pociagow/regulamin-20172018/>, zwany dalej „Regulaminem”;
5. Projekt „Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.”;
6. Pismo Zarządcy z 29 lipca 2015 r. nr IUS3-3610-13/15 w sprawie stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”, w którym poinformował Prezesa UTK, że zgodnie z art. 9 rozporządzenia UE przedstawi metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz plan stopniowego wdrażania nie później niż 3 lipca 2017 r.
7. Pismo Zarządcy z 30 grudnia 2016 r. nr IUS9-070-7/16;
8. Pismo Prezesa UTK z 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.5.RK;
9. Wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu IGTL, z 11 kwietnia 2017 r. nr IGTL/1/1/9/2/MG/2017;
10. Wniosek IGTL z 11 kwietnia 2017 r. nr IGTL/1/1/9/1/MG/2017 o dostęp do akt w postępowaniu;

11. Wniosek o dopuszczenie do postępowania ZNPK, z 20 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 24 kwietnia 2017 r.);
12. Postanowienie Prezesa UTK z 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.7.RK o dopuszczeniu IGTL do postępowania w charakterze organizacji społecznej;
13. Postanowienie Prezesa UTK z 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.8.RK o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do części akt postępowania;
14. Postanowienie Prezesa UTK z 27 kwietnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.9.RK o dopuszczeniu ZNPK do postępowania w charakterze organizacji społecznej;
15. Postanowienie Prezesa UTK z 27 kwietnia 2016 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.10.RK o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu w akta postępowania;
16. Pismo PKP IC z 8 maja 2017 r. nr BBZ1-073/42/2017 w wersji papierowej i elektronicznej;
17. Pismo KW z 8 maja 2017 r. nr KW-WWOa-070-001-2017 w wersji papierowej i elektronicznej;
18. Pismo Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK;
19. Pismo ŁKA z 19 maja 2017 r. nr ZFA-3855/2017;
20. Wniosek o dopuszczenie do postępowania Fundacji „Pro Kolej” z 31 maja 2017 r. nr FPK/2017/05/04 złożony za pomocą ePUAP;
21. Pismo Zarządcy nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r. wraz z załącznikami w wersji elektronicznej (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 2 czerwca 2017 r.) oraz w wersji papierowej (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 5 czerwca 2017 r.);
22. Postanowienie Prezesa UTK z 5 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.21.RK o dopuszczeniu Fundacji „Pro Kolej” do postępowania w charakterze organizacji społecznej;
23. Postanowienie Prezesa UTK z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.22.RK o ograniczeniu Fundacji „Pro Kolej” prawa wglądu w akta postępowania;
24. Postanowienie Prezesa UTK z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.24.RK o ograniczeniu IGTL prawa wglądu w akta postępowania;
25. Postanowienie Prezesa UTK z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.25.RK o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu w akta postępowania;
26. Notatki służbowe z przeglądania akt przez przedstawiciela IGTL z 9 maja 2017 r. oraz z 12 czerwca 2017 r. wraz z upoważnieniem;
27. Pismo ZNPK z 14 czerwca 2017 r. nr ZNPK 4/6/2017 (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego – 19 czerwca 2017 r.);
28. Pismo Prezesa UTK z 22 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.36.AO;
29. Notatka służbowa z przeglądania akt przez przedstawiciela ZNPK z 23 czerwca 2017 r. wraz z upoważnieniem;
30. Dokument „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” opublikowany przez Ministra Rozwoju i Finansów w październiku 2016 r.;
31. Pismo Fundacji „Pro Kolej” z 4 lipca 2017 r. nr FPK/2017/07/02;
32. Pismo ZNPK z 3 lipca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego – 6 lipca 2017 r.).

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku PKP PLK o zatwierdzenie przez Prezesa UTK Projektu cennika na rjp 2017/2018, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących (wraz z określeniem ich wartości).

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

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r.

w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem jednak wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 29 lipca 2015 r. nr IUS3-3610-13/15 oraz potwierdził w piśmie z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17.

30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”.

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

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

Z dniem 1 czerwca 2017 r. weszła w życie ustawa z 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935). W myśl art. 16 powołanej powyżej ustawy, do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych ostateczną decyzją przed dniem jej wejścia w życie stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu sprzed nowelizacji, z wyłączeniem przepisów art. 96a-96n k.p.a.

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

W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

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

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

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

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

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

W myśl art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3.

W związku z powyższym zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwane dalej „rozporządzeniem MIiB”.

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależna od trakcji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych tracją elektryczną. Część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, dla pociągów prowadzonych tracją inną niż elektryczna.

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

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

Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, zgodnie z § 21 ust. 14 rozporządzenia MliB, planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

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

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

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

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

- a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- b) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- c) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe;
- d) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- e) transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- g) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

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

W myśl § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MliB stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

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

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

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

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

- a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;

- b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;
- c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

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

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

Zgodnie z § 28 rozporządzenia MliB, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE, w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, zarządcy stosują przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r., poz. 1723), zwanego dalej „rozporządzeniem z 2014 r.”.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia z 2014 r., do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tę część kosztów związanych z ruchem pociągów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów kwalifikowanych:

- a) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- b) prowadzenia ruchu pociągów;

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

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

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

W trakcie postępowania Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca zobowiązany jest, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedłożyć do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej. Zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy zmieniającej, projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym, na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 10 grudnia 2017 r. zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK nie później niż do 10 kwietnia 2017 r. Zarządca z opisanego obowiązku wywiązał się, przedkładając 7 kwietnia 2017 r. stosowny wniosek.

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

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Projekt cennika

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej wskazał, że zastosował metodologię określania ww. stawek, opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz na przepisach projektu rozporządzenia MliB w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Zarządca w piśmie nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r., w którym złożył dodatkowe wyjaśnienia i uzupełnienia do Projektu cennika, odniósł się do treści rozporządzenia, które weszło w życie 11 kwietnia 2017 r.

Weryfikacja projektów cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, przeprowadzona została przy wykorzystaniu całego zgromadzonego materiału dowodowego, w tym w formie papierowej, w formie elektronicznej na płytach CD, a także przesłanych opinii i stanowisk stron postępowania i uczestników rynku kolejowego.

Wniosek Zarządcy zawierający projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów 2017/2018 zawiera załączniki (w formie elektronicznej), jak poniżej:

- Załącznik nr 1 – *Model kalkulacji kosztów_Plan 2018 v. 2017.04.06*,
- Załącznik nr 2 – *Współczynniki U v. 2017.04.06*,
- Załącznik nr 3 – *Model kalkulacji stawek 2017-18 linie 1435 mm*,
- Załącznik nr 4 – *Instrukcja obsługi modelu kalkulacji stawek 2017-18*.

Ww. załączniki zostały w całości objęte tajemnicą przedsiębiorstwa, ze względu na ochronę danych zawierających tajemnice przedsiębiorstwa Zarządcy.

Planowane koszty

We wniosku Zarządca wskazał, że baza kosztów stanowiąca podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej obejmuje koszty utrzymania i remontów oraz koszty prowadzenia ruchu kolejowego w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami i wykonywania manewrów (koszty uznane za bezpośrednio ponoszone).

Zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB, podstawą do ustalenia planowanej wysokości kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jest wykonanie ostatniego zakończonego roku obrotowego z uwzględnieniem:

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

Kalkulacja bazy kosztów realizowana jest przez Zarządcę w 3 etapach, w ramach których dokonywane są kolejne przeszacowania w celu pozyskania informacji o planowanej wysokości kosztów bezpośrednich:

Etap 1 – Wyłączenia kosztów niekwalifikowanych. Z grupy kosztów, ze względu na brak bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami – jako koszty „niekwalifikowane” ($U = 0\%$) – Zarządca, wyłączył następujące koszty:

1. obiektów infrastruktury usługowej;
2. funkcjonowania Straży Ochrony Kolei;
3. amortyzacji w zakresie, w jakim nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego;
4. pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną;
5. administracyjne;
6. nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON;
7. grupy 45 – pozostałe koszty rodzajowe, 46 – podatki i opłaty, 47 – rozliczenia wewnętrzne;
8. linii wyłączonych z eksploatacji;
9. wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych;
10. świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy;
11. sprzedaży innych usług na zewnątrz, w tym usług dodatkowych;
12. narzutu kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności;
13. usuwania skutków wypadków kolejowych;
14. zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji;
15. wynagrodzeń i pochodnych związanych z porozumieniem w sprawie wdrożenia programu dobrowolnych odejść;
16. remontów, napraw głównych i awaryjnych będących następstwem dynamicznych zdarzeń atmosferycznych typu powódzie i podtopienia, wyładowania atmosferyczne, huragany i wichury, pożary, inne zdarzenia losowe;
17. energii, która podlega indywidualnej kalkulacji.

Zarządca dokonał indywidualnej kalkulacji kosztów energii na podstawie danych szacunkowych na 2017 i 2018 r., uzupełniając bazę kosztów na Etapie 3 o wyniki przeprowadzonej kalkulacji.

W wyniku dokonanych przez Zarządcę wyłączeń pozostaje baza kosztów kwalifikowanych uwzględniająca następujące koszty:

- zużycia materiałów;
- usług obcych;
- wynagrodzeń i pochodnych (ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń).

Zarządca poinformował, że w bazie kosztów nie ujął kosztów amortyzacji bezpośrednio wynikającej z prowadzenia ruchu kolejowego.

Etap 2 - pogrupowanie przez Zarządcę bazy powstałej po Etapie 1 w jednorodne kategorie kosztów (HCC - ang. Homogenous Cost Category), którym przypisano współczynniki U [%], na podstawie których wyłączane są koszty pośrednie usługi przejazdów pociągów i manewrów wykonywanych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej nie mające bezpośredniego związku z przejazdem pociągu a także przeszacowanie jej o planowane wskaźniki inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył oraz współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej.

Dodatkowo, jak podaje Zarządca, w Etapie 2 z kalkulacji wyłączone zostały koszty linii/odcinków linii kolejowych, na których realizowany jest tranzyt uprzywilejowany i odcinków linii o szerokości toru 1520 mm.

Etap 3 – ustalenie ostatecznej wysokości bazy kosztów bezpośrednich związanych z przejazdem pociągu w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (w tym: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu kolejowego) oraz związanych ze zrealizowanymi manewrami poprzez zsumowanie wyników uzyskanych w Etapie 2 z wynikami indywidualnej kalkulacji planu kosztów energii.

Wartości uznane za koszty bezpośrednie w poszczególnych kategoriach kosztów wykonania za 2016 r. zostały przez Zarządcę przeindeksowane wskaźnikami inflacji planowanymi na dwa kolejne lata po ostatnim zakończonym roku kalendarzowym, ustalonymi na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” opublikowanych przez Ministra Rozwoju i Finansów w październiku 2016 r., z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku.

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2017-2018 zostały przedstawione w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian		
	2017 r.	2018 r.	Zmiana 2018/2016
CPI – dynamika średnioroczna	101,3%	101,8%	103,1%

Obliczenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	364
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	366
3	Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej $Z = \text{poz. 1} / \text{poz. 2}$			0,99454

Zestawienie wielkości kosztów uznanych za bezpośrednio poniesione, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2016) oraz planowanych w ramach rjp 2017/2018 przedstawiono w poniższej tabeli.

Pozycja kosztów	Kwalifikacja wg celu poniesienia	Koszty bezpośrednie WYKONANIE 2016 [tys. PLN]	Koszty bezpośrednie PLAN 2017/2018 [tys. PLN]
USŁUGA PODSTAWOWA, GRUPA UTRZYMANIE I REMONTY		☒--☒¹	955 616,91
Koszty energii (wyłączone z kalkulacji w Etapie 1 kalkulacji bazy kosztów, włączone do kosztów planowanych na podstawie indywidualnej kalkulacji)		☒--☒	84 598,55
Koszty akcji zima		☒--☒	4 061,51
Przejazdy wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu	remonty główne	☒--☒	7 817,53
Tory główne i rozjazdy w torach głównych	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, remonty bieżące i awaryjne	☒--☒	623 101,14
Przejazdy wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu		☒--☒	32 901,03

¹ Oznaczenie ☒--☒ pokazuje usuniętą treść będąca tajemnicą przedsiębiorcy

Mosty i wiadukty		☒--☒	40 835,64
Tory główne i rozjazdy w torach głównych	remonty główne	☒--☒	25 484,91
Urządzenia liniowe i stacyjne	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	☒--☒	9 144,73
Linie transmisyjne urządzeń srk i dsat		☒--☒	468,49
Sieć trakcyjna	remonty bieżące i awaryjne	☒--☒	6 782,08
Sieć trakcyjna	eksploatacja, konserwacja, diagnostyka	☒--☒	117 128,91
Sieć trakcyjna	remonty główne	☒--☒	3 292,37
USŁUGA PODSTAWOWA, GRUPA PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO		☒--☒	992 369,46
Dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy- koszty zatrudnieniowe		☒--☒	925 014,38
Dróżnicy przejazdowi - koszty zatrudnieniowe		☒--☒	63 090,73
Koszty konstruktorów rozkładu jazdy		☒--☒	4 264,35
RAZEM USŁUGA PODSTAWOWA		☒--☒	<u>1 947 986,37</u>
USŁUGA MANEWRÓWA		☒--☒	13 939,72
Koszty energii (wyłączone z kalkulacji w Etapie 1 kalkulacji bazy kosztów, włączone do kosztów planowanych na podstawie indywidualnej kalkulacji)		☒--☒	840,40
Koszty akcji zima		☒--☒	50,36
Tory i rozjazdy	eksploatacja, konserwacja i diagnostyka, remonty bieżące i awaryjne	☒--☒	10 212,54
Urządzenia na stacjach manewrowych i ich sterowanie		☒--☒	2 390,61
Tory i rozjazdy	remonty główne	☒--☒	416,61
Urządzenia na stacjach manewrowych i ich sterowanie		☒--☒	29,19
RAZEM USŁUGA MANEWRÓWA		☒--☒	<u>13 939,72</u>
OGÓLEM		☒--☒	<u>1 961 926,09</u>

W poniższej tabeli przedstawiono zaplanowane przez Zarządcę wartości uznane za koszty bezpośrednie będące rezultatem przejazdu pociągu, na podstawie których opracowano stawki jednostkowe opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018, z wyodrębnieniem kosztów urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Planowane koszty bezpośrednie [zł]	Ogółem, w tym:	Przejazdy pociągowe	Przejazdy manewrowe
Ogółem, w tym:	1 961 926 086,12	1 947 986 369,31	13 939 716,81
koszty bezpośrednie	1 834 722 724,75	1 820 783 007,94	13 939 716,81
koszty sieci trakcyjnej	127 203 361,37	127 203 361,37	0,00

Planowana struktura pracy eksploatacyjnej

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej liczbą pockm Zarządca ustalił na podstawie wielkości pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Przy ustalaniu planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej Zarządca uwzględnił pracę eksploatacyjną zarejestrowaną w systemie SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) zrealizowaną na podstawie przydzielonych tras pociągów poza przejazdami utrzymaniowo-naprawczymi, uwzględniono wielkość pracy manewrowej wyrażoną liczbą kilometrów w ramach usług związanych z obsługą pociągów oraz założonej wielkości pracy manewrowej związanej z formowaniem pociągów, nie uwzględniono zaś pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach tranzytu uprzywilejowanego i na liniach kolejowych o szerokości toru 1520 mm.

W poniższej tabeli przedstawiono wielkości pracy eksploatacyjnej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej w ramach rjp 2017/2018 na tle wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016.

Wyszczególnienie	Wykonanie 2015/2016	Plan 2017/2018	Plan 2017/2018 w tym trakcja elektryczna	Zmiana ([2]/[1]) [%]
	[1]	[2]		
Pociągi pasażerskie (tys. pockm)	153 841 224	153 841 224	☒--☒	100%
Pociągi towarowe (tys. pockm)	69 369 258	69 369 258	☒--☒	100%
Manewry [km]	2 079 000	2 079 000	☒--☒	100%
Razem [km]	225 289 483	225 289 483	184 203 826	100%

Struktura pracy eksploatacyjnej dla przejazdów pociągów została przez Zarządcę określona na podstawie rzeczywistych przejazdów pociągów w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów przy następujących założeniach:

- do każdego odcinka linii kolejowej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów przypisane są planowane w nowym cenniku kategorie odcinków,
- dla każdego uruchomionego pociągu wyznaczana jest średnia kategoria odcinka dla całego przejazdu pociągu,
- z wyznaczonej w powyższy sposób bazy pociągów eliminowane są pociągi, dla których chociaż jeden odcinek, po którym przejechał pociąg, nie ma przypisanej wartości kategorii,
- przyjęto jednakowe przedziały mas brutto (co 100 ton) dla wszystkich rodzajów pociągów,
- uzyskane dane są agregowane do układu: rodzaj przewozów, praca eksploatacyjna, przedział brutto i średnia kategoria,
- i korygowane do wartości planowanej pracy eksploatacyjnej.

Przyjęta przez Zarządcę struktura pracy eksploatacyjnej dla przejazdów manewrowych wynika z dotychczas rejestrowanych w ramach ostatniego zakończonego rozkładu jazdy pociągów wielkości pracy manewrowej w ramach usług związanych z obsługą pociągów oraz przyjętej wielkości pracy manewrowej związanej z formowaniem pociągów.

Struktura pracy eksploatacyjnej dla przejazdów manewrowych została przedstawiona w poniższej tabeli

Rodzaj pojazdu	Ruch pasażerski [pockm]	Ruch towarowy [pockm]	Razem [pockm]
Lokomotywa luzem	303 000	625 000	928 000
Skład pasażerski	286 000	0	286 000
Skład towarowy	0	865 000	865 000
Razem			2 079 000

Ustalenie przedziałów mas brutto pociągów




Zarządca ustalił równe przedziały mas brutto pociągów wynoszące 100 ton.

Zarządca założył, że masy pociągów określone do kalkulacji stawek oraz do ustalenia opłaty podstawowej przyjmowane są na podstawie wielkości planowanych.

W zakresie przejazdów pociągów Zarządca ustalił dla poszczególnych przedziałów mas brutto średnie wartości masy brutto pociągu, wyznaczając je jako średnie ważone pracą eksploatacyjną dla wszystkich występujących planowanych mas brutto pociągów w danym przedziale w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów zgodnie z zasadami przyjętymi przy wyznaczaniu struktury pracy eksploatacyjnej dla przejazdów pociągów. W przypadku braku danych dla przedziału, wartość jego średniej masy brutto stanowi środek przedziału.

Przedział, w którym znajduje się wyznaczona średnia masa brutto pociągu potrzebna do wyznaczenia średniej stawki za przejazd pociągu, przyjmuje jej wartość.

Dla przejazdów manewrowych Zarządca przyjął średnie masy brutto dla trzech rodzajów manewrujących składów: lokomotyw luzem i szynobusów, składów pasażerskich, składów towarowych.

Rodzaj pojazdu	Planowana masa brutto [t]	Przedział brutto
Lokomotywa luzem		$M < 100$
Skład pasażerski		$300 \leq M < 400$
Skład towarowy		$1300 \leq M < 1400$

Ustalenie kategorii linii kolejowych

Zarządca określił kategorie odcinków linii kolejowych na podstawie dopuszczalnej prędkości uwzględniającej ograniczenia stałe. Jako dopuszczalną prędkość linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianej części linii kolejowej przyjęto średnią prędkość maksymalną dla pasażerskich składów wagonowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) i danych o ograniczeniach stałych na następny rozkład jazdy pociągów. Przyjęty algorytm uwzględnia charakter ograniczenia — stałe czy punktowe oraz wpływ ograniczenia na dopuszczalną prędkość techniczną. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej, tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej Zarządca sprawdza warunek czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie jest spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię (np. z 3 na 4), po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest na podstawie przedziałów wartości dopuszczalnych prędkości przedstawionych w poniższej tabeli:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów dla kategorii				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pasażerskich składów wagonowych	$V_{\max} > 120$	$100 < V_{\max} \leq 120$	$80 < V_{\max} \leq 100$	$40 < V_{\max} \leq 80$	$0 < V_{\max} \leq 40$

Zarządca przypisał kategorii linii kolejowej poszczególnym odcinkom linii kolejowych oraz nadał poszczególnym kategoriom linii kolejowych takie oznaczenia cyfrowe, aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało.

Kategorie linii kolejowych dla przejazdów pociągów zarządca ustalił każdorazowo jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładności do części dziesiątej.

Dla przejazdów manewrowych przyjęto najniższą kategorię linii kolejowej – kategorię 5.

Podsumowując, Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych przyjął następujące założenia:

- 1) przedziały mas brutto wynoszące 100 ton;
- 2) kategorie odcinków linii kolejowych ustalane są na podstawie przedziałów wartości dopuszczalnych prędkości przedstawionych powyżej w tabeli;
- 3) masy pociągów do kalkulacji stawek oraz do ustalenia opłaty podstawowej przyjmowane są na podstawie wielkości planowanych;
- 4) część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm;
- 5) do ustalenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej przyjmowane są współczynniki dla określonych średnich wielkości manewrujących składów oraz współczynnik dla 5 kategorii linii kolejowej.

Sposób kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej

Opracowana przez Zarządcę kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej obejmuje następujące etapy:

- 1) ustalenie średnich wielkości:
 - a) stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych,
 - b) masy brutto pociągu,
 - c) kategorii linii kolejowych;
- 2) ustalenie dla poszczególnych przedziałów mas brutto średniej wielkości masy brutto, przy czym w przypadku braku danych dla przedziału, wartość jego średniej masy brutto stanowi środek przedziału;
- 3) przypisanie planowanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm dla pracy manewrowej do poszczególnych przedziałów mas brutto i kategorii linii kolejowych określonych na dzień wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów z dokładnością do części dziesiątej;
- 4) wyznaczenie dla poszczególnych przedziałów mas brutto i średnich kategorii określonych z dokładnością do części dziesiątej współczynników różnicujących stawki ze względu na masę brutto i średnią kategorię pociągu na podstawie przyjętych wzorów. Zarządca informuje jednocześnie, że wartości współczynników różnicujących są określane w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Założenia ogólne:

1. Stawkę jednostkową opłaty podstawowej Zarządca określa jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich (tj. części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu) oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.
2. Część stawki zależną od trakcji pociągu Zarządca ustalił jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną.
3. Część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych Zarządca ustalił jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.
4. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych Zarządca oszacował jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich będących rezultatem przejazdu pociągu, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Stawki cząstkowe

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca określa część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm w odniesieniu do wszystkich przewozów.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

Część stawki zależną od trakcji pociągu zarządca ustala jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna wynosi 0 zł/pockm. Wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu ustalono wg poniższego wzoru:

$$s_{TP} = 127\ 203\ 361,27\ \text{zł} / 184\ 203\ 826\ \text{pockm} = 0,69\ \text{zł/pockm}$$

– Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych Zarządca ustalił jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych obliczono według poniższego wzoru:

$$S_{sr} = 1\ 820\ 783\ 007,94\ \text{zł} / 223\ 210\ 483 = 8,16\ \text{zł}$$

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca określił średnie parametry pociągu, tj. średnią masę brutto pociągu i średnią kategorię odcinków linii kolejowych dla całej trasy przejazdu.

Wielkość średniej masy brutto została wyznaczona przez Zarządcę jako średnia ważona pracą eksploatacyjną dla wszystkich występujących planowanych mas brutto pociągów w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów zgodnie z zasadami przyjętymi przy wyznaczaniu struktury pracy eksploatacyjnej dla przejazdów pociągów.

Wartości średniej masy brutto w poszczególnych przedziałach zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Przedział brutto	Średnia masa brutto w przedziale [t]
$M < 100$	73
$100 \leq M < 200$	142
$200 \leq M < 300$	270
$300 \leq M < 400$	352
$400 \leq M < 500$	440
$500 \leq M < 600$	565
$600 \leq M < 700$	630

$700 \leq M < 800$	750
$800 \leq M < 900$	865
$900 \leq M < 1000$	980
$1000 \leq M < 1100$	1070
$1100 \leq M < 1200$	1171
$1200 \leq M < 1300$	1275
$1300 \leq M < 1400$	1376
$1400 \leq M < 1500$	1478
$1500 \leq M < 1600$	1575
$1600 \leq M < 1700$	1675
$1700 \leq M < 1800$	1771
$1800 \leq M < 1900$	1877
$1900 \leq M < 2000$	1972
$2000 \leq M < 2100$	2079
$2100 \leq M < 2200$	2175
$2200 \leq M < 2300$	2278
$2300 \leq M < 2400$	2381
$2400 \leq M < 2500$	2485
$2500 \leq M < 2600$	2566
$2600 \leq M < 2700$	2673
$2700 \leq M < 2800$	2763
$2800 \leq M < 2900$	2881
$2900 \leq M < 3000$	2960
$3000 \leq M < 3100$	3047
$3100 \leq M < 3200$	3149
$3200 \leq M < 3300$	3257
$3300 \leq M < 3400$	3347
$3400 \leq M < 3500$	3446
$3500 \leq M < 3600$	3538

$3600 \leq M < 3700$	3633
$3700 \leq M < 3800$	3738
$3800 \leq M < 3900$	3852
$3900 \leq M < 4000$	3923
$4000 \leq M < 4100$	4039
$4100 \leq M < 4200$	4162
$4200 \leq M < 4300$	4244
$4300 \leq M < 4400$	4361
$4400 \leq M < 4500$	4426
$4500 \leq M < 4600$	4549
$4600 \leq M < 4700$	4650
$4700 \leq M < 4800$	4750
$4800 \leq M < 4900$	4850
$4900 \leq M < 5000$	4950

Średnią planowaną masę brutto pociągów Zarządca oszacował na 630 t.

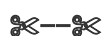
Średnią kategorię odcinka Zarządca wyznacza jako średnią ważoną pracą eksploatacyjną średnich planowanych kategorii odcinków pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów, na który opracowany jest cennik wg przyjętej struktury pracy eksploatacyjnej za ostatni zakończony rozkład jazdy pociągów.

Zarządca oszacował, że średnia planowana kategoria pociągów wynosi 2,7.

Współczynniki różnicujące średnią stawkę dostępu

Zarządca wyznaczył współczynniki różnicujące średnią stawkę dostępu na podstawie wzorów przyjętych do różnicowania ze względu na wielkość masy brutto i średniej kategorii odcinków.

Poniżej przedstawiono wzór do wyznaczenia współczynników różnicujących stawkę w zależności od masy pociągu



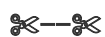
Wartości określonych wg zastosowanego wzoru współczynników różnicujących ze względu na masę pociągu przedstawiono w poniższej tabeli

Przedział brutto	Wartość
$M < 100$	0,5342
$100 \leq M < 200$	0,5929
$200 \leq M < 300$	0,7007
$300 \leq M < 400$	0,7693

$400 \leq M < 500$	0,8426
$500 \leq M < 600$	0,9463
$600 \leq M < 700$	1,0000
$700 \leq M < 800$	1,0990
$800 \leq M < 900$	1,1936
$900 \leq M < 1000$	1,2880
$1000 \leq M < 1100$	1,3617
$1100 \leq M < 1200$	1,4444
$1200 \leq M < 1300$	1,5293
$1300 \leq M < 1400$	1,6117
$1400 \leq M < 1500$	1,6948
$1500 \leq M < 1600$	1,7737
$1600 \leq M < 1700$	1,8550
$1700 \leq M < 1800$	1,9330
$1800 \leq M < 1900$	2,0190
$1900 \leq M < 2000$	2,0960
$2000 \leq M < 2100$	2,1826
$2100 \leq M < 2200$	2,2603
$2200 \leq M < 2300$	2,3436
$2300 \leq M < 2400$	2,4268
$2400 \leq M < 2500$	2,5107
$2500 \leq M < 2600$	2,5761
$2600 \leq M < 2700$	2,6623
$2700 \leq M < 2800$	2,7349
$2800 \leq M < 2900$	2,8299
$2900 \leq M < 3000$	2,8934
$3000 \leq M < 3100$	2,9634
$3100 \leq M < 3200$	3,0454
$3200 \leq M < 3300$	3,1322

$3300 \leq M < 3400$	3,2045
$3400 \leq M < 3500$	3,2839
$3500 \leq M < 3600$	3,3578
$3600 \leq M < 3700$	3,4339
$3700 \leq M < 3800$	3,5181
$3800 \leq M < 3900$	3,6094
$3900 \leq M < 4000$	3,6663
$4000 \leq M < 4100$	3,7592
$4100 \leq M < 4200$	3,8576
$4200 \leq M < 4300$	3,9231
$4300 \leq M < 4400$	4,0167
$4400 \leq M < 4500$	4,0686
$4500 \leq M < 4600$	4,1669
$4600 \leq M < 4700$	4,2471
$4700 \leq M < 4800$	4,3270
$4800 \leq M < 4900$	4,4068
$4900 \leq M < 5000$	4,4865

Poniżej przedstawiono wzór do wyznaczenia współczynników różnicujących stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych:



Wartości określonych wg zastosowanego wzoru współczynników różnicujących ze względu na kategorię linii kolejowych przedstawiono w poniższej tabeli

Średnia kategoria	Wartość
1,0	1,5603
1,1	1,5274
1,2	1,4936
1,3	1,4592
1,4	1,4244
1,5	1,3894

1,6	1,3544
1,7	1,3196
1,8	1,2850
1,9	1,2509
2,0	1,2172
2,1	1,1840
2,2	1,1515
2,3	1,1197
2,4	1,0886
2,5	1,0583
2,6	1,0288
2,7	1,0000
2,8	0,9721
2,9	0,9450
3,0	0,9186
3,1	0,8931
3,2	0,8684
3,3	0,8445
3,4	0,8213
3,5	0,7989
3,6	0,7773
3,7	0,7563
3,8	0,7361
3,9	0,7165
4,0	0,6976
4,1	0,6793
4,2	0,6616
4,3	0,6446
4,4	0,6281

4,5	0,6122
4,6	0,5968
4,7	0,5819
4,8	0,5675
4,9	0,5536
5,0	0,5402

Zarządca przyjął w kalkulacji, że opłata podstawowa jest sumą następujących składników:

- sumy iloczynów przebiegów pociągu z daną masą brutto pociągu i części stawki zależnej od masy brutto pociągu ustalonej dla części trasy z niezmienioną masą brutto i średniej kategorii odcinków linii kolejowych ustalonej dla całej trasy pociągu,
- iloczynu przebiegu pociągu prowadzonego trakcją elektryczną i część stawki zależnej od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną,
- iloczynu przebiegu pociągu i części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Zarządca poinformował w piśmie nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r., że sposób zróżnicowania średniej stawki w zależności od masy pociągu i średniej kategorii został ustalony tak, aby zostały spełnione wszystkie warunki sformułowane w rozporządzeniu MliB, tj. wielkości parametrów „a” – „f” ustalono w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wielkości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu oraz zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego średniej kategorii linii kolejowej.

Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca określił opłatę manewrową w założonych przedziałach mas brutto pociągów (dla lokomotywy luzem, składu pasażerskiego i składu towarowego) jako iloczyn średniej stawki dostępu wynikającej z kosztów uznanych za bezpośrednie za przejazd pociągu, współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych dla najniższej kategorii (kategoria 5) odcinka oraz współczynnika różnicującego ze względu na masę brutto pociągu.

II. Odmowa zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej

Po dokonaniu szczegółowej analizy wniosku Zarządcy o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, a także biorąc pod uwagę odpowiedź Zarządcy na wezwanie Prezesa UTK zawartą w piśmie nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r. Prezes UTK uznał, że wniosek Zarządcy nie spełnia wymogów oraz przesłanek wskazanych w przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu MliB.

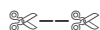
W związku z powyższym, Prezes UTK wskazuje na następujące niezgodności:

1. Koszty przyjęte w projekcie cennika nie stanowią kosztów bezpośrednich wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat przejazdu pociągu, co stanowi naruszenie art. 33 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu. Z kolei art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, iż stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. Przytoczone przepisy obligują Zarządcę do wykazania związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy przejazdem pociągu a ponoszonymi kosztami oraz ustalania stawek jednostkowych za zrealizowany przejazd pociągu w sposób odpowiadający tej relacji.


W założeniach do Projektu cennika Zarządca zawarł informację, że dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich dla poszczególnych grup kosztowych ustalane są koszty stałe, które muszą być poniesione niezależnie od prowadzonego ruchu kolejowego, natomiast kosztem bezpośrednim ponoszonym jako rezultat wykonywania przewozów pociągami jest nadwyżka całkowitych kosztów ponad poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego. W odpowiedzi na zapytanie skierowane do Zarządcy w piśmie Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK, dotyczące wyjaśnienia i uzasadnienia, że koszty przyjęte do budowy cennika opłat na rozkład jazdy pociągów 2017/2018 są kosztami bezpośrednimi wynikającymi z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultatu przejazdu pociągu, Zarządca w piśmie z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17 określił, że „kosztem bezpośrednim ponoszonym jako rezultat wykonywania przewozów pociągami jest nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia ze względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego”. Prezes UTK, w związku ze sposobem kwalifikacji kosztów uznanych przez Zarządcę jako bezpośrednio ponoszone oraz nieprecyzyjnym, wręcz sprzecznym co do treści określeniem Zarządcy (zawartym w Projekcie cennika i piśmie nr IUS3-3610-8.6/17 z 1 czerwca 2017 r.), co stanowi koszt bezpośrednio ponoszony, powziął uzasadnioną wątpliwość czy do kosztów bezpośrednich nie została zaliczona część pełnych kosztów Zarządcy. Uwzględnienie części pełnych kosztów Zarządcy w kosztach bezpośrednich jest niezgodne z przepisami rozporządzenia z 2014 r., które na podstawie § 28 rozporządzenia MliB stosuje się w okresie przejściowym do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów na podstawie rozporządzenia UE w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich.

Ponadto Zarządca opisał sposób identyfikacji kosztów zakwalifikowanych do wyłączenia z bazy kosztów będących podstawą do kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej za pomocą narzędzia informatycznego SAP Business Object.



Sprzeczne informacje dotyczące sposobu wykluczenia z kosztów całkowitych Zarządcy kosztów, które nie mogą zostać zakwalifikowane do kosztów bezpośrednio związanych z przejazdem pociągu, sugerują, że baza kosztów uznanych za bezpośrednie nie została przez Zarządcę rzetelnie opracowana i może zawierać koszty niekwalifikowalne.

Zarządca nie uargumentował w sposób wystarczający przyjętej przez siebie metodologii przeszacowywania kosztów współczynnikami $U_1 - U_{26}$, pomimo że został do tego wezwany przez Prezesa UTK w piśmie z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK. Ponadto sposób oszacowania niektórych współczynników udziału kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągów oparto na starych zasadach, mających zastosowanie w metodologii ustalania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na obowiązujący rozkład jazdy pociągów (przykładowo współczynnik U_4 ma według założeń Zarządcy odpowiadać współczynnikowi U_{29} dotyczącemu dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów).

Zarządca w piśmie z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17 wyjaśnił, że . Kalkulacja została oparta na prognozie udziału pełnych kosztów energii związanej z opłatą podstawową w pełnych zaplanowanych kosztach energii i nie została opatrzona żadnym uzasadnieniem dla przyporządkowania niekwalifikowalnej części kosztów do bazy kosztowej stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Zastosowana przez Zarządcę indywidualna kalkulacja zużycia energii elektrycznej nie odzwierciedla kosztów bezpośrednich wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat przejazdu pociągu, a zatem Zarządca nie spełnił przesłanki wynikającej z art. 33 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 1 i 13 rozporządzenia MliB.

Biorąc powyższe niezgodności pod uwagę, Zarządca nie wykazał, że stawka opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB, została przez Zarządcę opracowana na podstawie wyłącznie kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu.

2. Określanie wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 21 ust. 5 i 9 rozporządzenia MliB.

Zarządca opracował wzory, według których dla poszczególnych przedziałów mas ustalił wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych. Przyjęty przez Zarządcę sposób doboru parametrów współczynników korygujących średnią stawkę dostępu nie odzwierciedla rzeczywistego stopnia zużycia infrastruktury, kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej. Prezes UTK w piśmie z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK wezwał Zarządcę do wyjaśnienia, stosownie do art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 5, 10 i 11 rozporządzenia MliB, na ile wzory współczynników korygujących średnią stawkę dostępu zawarte w Załączniku nr 3 do Projektu cennika odzwierciedlają faktyczne zużycie infrastruktury kolejowej oraz koszty jej utrzymania i remontów w poszczególnych przedziałach mas

pociągów i kategoriach linii kolejowych, a także do wyjaśnienia, co oznaczają parametry współczynników korygujących średnią stawkę dostępu „a”- „f” (ze względu na masę brutto pociągu i średnią kategorię odcinków) oraz uzasadnienia przyjętych wartości tych parametrów w odniesieniu do rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultatu przejazdu pociągu oraz kosztów jej utrzymania i remontów. Zarządca w piśmie z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17 wyjaśnił, że „ze względu na znaczne zróżnicowanie parametrów infrastruktury kolejowej na poszczególnych odcinkach linii kolejowych, skutków oddziaływania pojazdów kolejowych na infrastrukturę uzależnionego od ich cech eksploatacyjnych i rodzajów składowych kosztów bezpośrednich oraz wynikającej z tego niewykonalnej do ustalenia zależności w postaci wzoru odzwierciedlającej faktyczne zużycie infrastruktury kolejowej oraz koszty jej utrzymania i remontów w poszczególnych przedziałach mas pociągów i kategoriach linii kolejowych, **zastosowane w modelu kalkulacji stawek zależności nie odzwierciedlają dokładnie faktycznego zużycia infrastruktury kolejowej oraz kosztów jej utrzymania i remontów w poszczególnych przedziałach mas pociągów i kategoriach linii kolejowych**”. W opinii Zarządcy wielkości parametrów „a” – „f” ustalono w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu oraz zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowych oraz aby planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną. Metodologia zastosowana przez Zarządcę powinna odzwierciedlać rzeczywiste zużycie infrastruktury kolejowej, a stosownie do § 21 ust. 5 rozporządzenia MiiB, przy definiowaniu kategorii linii kolejowych powinny być wzięte pod uwagę parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Oznaczenie kategorii linii kolejowych powinno być zróżnicowane w zależności od stopnia zużycia infrastruktury kolejowej. Brak uzasadnienia dla przyjętych wartości parametrów „a” – „f” ujętych we wzorach oraz informacja Zarządcy, że niewykonalne jest uzasadnienie zależności odzwierciedlającej dokładnie faktyczne zużycie infrastruktury kolejowej oraz koszty jej utrzymania i remontów w poszczególnych przedziałach mas pociągów i kategorii linii kolejowych, uniemożliwia ocenę czy parametry te w istotny sposób wpływają na koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz czy skokowy charakter zmian wartości współczynników korygujących średnią stawkę dostępu w zależności od masy pociągu jest faktycznie związany z zużyciem infrastruktury kolejowej jako rezultatu przejazdu pociągu. Powyższe w zakresie kategoryzacji linii kolejowych oraz sposobu określenia współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych stanowi naruszenie przesłanki określonej w § 21 ust. 5 rozporządzenia MiiB.

Ponadto, zgodnie z § 21 ust. 9 rozporządzenia MiiB, zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Zarządca wprawdzie oświadczył w piśmie z 30 grudnia 2016 r. nr IUS9-070-7/16, że w związku z wejściem w życie ustawy zmieniającej, na podstawie art. 11 ust. 3 tej ustawy, do 9 grudnia 2017 r. do rjp obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów stosować będzie przepisy dotychczasowe, jednak obowiązek określony w § 21 ust. 9 rozporządzenia MiiB powinien być wówczas spełniony poprzez ogłoszenie w zwyczajowo przyjęty sposób wzoru, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu, stosownie do art. 32 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Zarządca nie zastosował się do przepisu § 21 ust. 9 rozporządzenia MiiB, gdyż nie opublikował wzoru.

Prezes UTK zwraca ponadto uwagę, że regulamin sieci, zgodnie z § 27 ust. 1 pkt 19 rozporządzenia MiiB zawiera obligatoryjnie informacje o sposobie ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a wynikający z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym i § 27 ust. 3 rozporządzenia MiiB obowiązek opracowania regulaminu wymaga zachowania zasady jawności, publikacji i konsultacji z rynkiem kolejowym, co nie może zostać pominięte również w kontekście ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ponieważ wpływa w istotny sposób na ich zróżnicowanie.

3. Stawki jednostkowe opłaty manewrowej nie zostały przez Zarządcę ustalone po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów co stanowi naruszenie art. 33 ust. 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 24 ust. 1 rozporządzenia MiiB.

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami. Z kolei zgodnie z art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym stawki jednostkowe opłaty manewrowej powinny być ustalone przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonywania manewrów rozumianych jako zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przytoczone przepisy obligują Zarządcę do wykazania związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy manewrami a ponoszonymi kosztami oraz ustalania stawek jednostkowych za zrealizowane manewry w sposób odpowiadający tej relacji.

Jak wynika z wniosku Zarządcy, do wyznaczenia stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca przeprowadził kalkulację dla planowanych kosztów bezpośrednich świadczenia usług

w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (przejazdy pociągów i manewry) oraz sumarycznej liczby kilometrów obejmującej przejazdy pociągów i manewry. W toku analizy Prezes UTK stwierdził, że uwzględniona przez Zarządcę baza kosztów dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej obejmuje częściowo koszty pełne, a nie wyłącznie koszty bezpośrednie, jakie zarządca poniósł jako rezultat wykonania manewrów.

Z przedstawionej przez Zarządcę kalkulacji nie wynika, na podstawie jakich kryteriów i przy jakim założeniu oparł się, iż koszty będące następstwem zrealizowanych manewrów to koszty usług zarejestrowanych wg podziału:

- dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo,
- dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich,
- dostęp do terminali towarowych,
- dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów,
- dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych.

Analogicznie jak wskazano w pkt 1, uwzględniona przez Zarządcę baza kosztów dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej budzi wątpliwości w zakresie kosztów, które nie mogą zostać uznane za bezpośrednio związane z manewrami. W związku z powyższym należy uznać, iż sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej nie spełnia przesłanek określonych w art. 33 ust. 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB.

4. Niewykazanie kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną wśród kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonywania manewrów, co stanowi naruszenie art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 10 pkt 3 i § 21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia MliB.

Zarządca nie wykazał wśród kosztów uznanych za bezpośrednie, związanych z manewrami, kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną. W związku z powyższym nie ma możliwości zweryfikowania czy współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz w zależności od kategorii linii kolejowych zostały określone w taki sposób, by planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną. Tym samym Zarządca nie spełnił przesłanki wynikającej z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 10 pkt 3 i § 21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia MliB.

III. Podsumowanie

Powyższe niezgodności w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, przepisami rozporządzenia MliB oraz we wskazanym powyżej zakresie rozporządzenia z 2014 r. oraz rozporządzenia UE, stanowią przesłankę do odmowy zatwierdzenia przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej.

Prezes UTK sprawuje nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 d ustawy o transporcie kolejowym, a więc odpowiada za zgodność projektu cennika zarządcy w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników z obowiązującymi przepisami prawa. W świetle metodologii przedstawionej przez Zarządcę oraz wyjaśnień złożonych za pismem z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17, projekt cennika nie spełnia przesłanek określonych w art. 33 ust. 4, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, a także przesłanek określonych w § 21 ust. 1, 5, 9, 10 pkt 3, ust. 11 pkt 3 i ust. 13 oraz § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, a zatem nie może zostać zatwierdzony przez Prezesa UTK na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym.

Należy zwrócić uwagę, iż Prezes UTK pismem z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.3.2017.15.RK wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień i Zarządca udzielił odpowiedzi Prezesowi UTK pismem z 1 czerwca 2017 r. nr IUS3-3610-8.6/17, ale przedstawiony przez Zarządcę materiał nie stanowi nowych okoliczności, które mogłyby wyeliminować niezgodności, o których mowa powyżej. Należy mieć na uwadze również, że negatywne stanowiska co do projektu cennika przedstawili także w toku konsultacji przewoźnicy kolejowi, ZNPK oraz Fundacja „Pro Kolej”.

Biorąc pod uwagę, iż zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia cennika zarządca podejmuje decyzję o:

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

W przypadku opisanym w pkt 1 powyżej, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, informuje Prezesa UTK o swojej decyzji oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika.

Należy mieć na uwadze, zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy zmieniającej, że przepisów ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym od 30 grudnia 2016 r. nie stosuje się do udostępniania obiektów infrastruktury usługowej w okresie do dnia 9 grudnia 2017 r. Z powyższego wynika więc, że co do zasady, począwszy od 10 grudnia 2017 r. do świadczenia usług wymienionych w Załączniku nr 2 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, należy stosować przepisy dotyczące udostępniania obiektów infrastruktury usługowej, w tym rozdział 6a i 6b oraz art. 35a ust. 1 pkt 2 oraz art. 35a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W przypadku opisanym w pkt 2 powyżej, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

Mając na uwadze wskazane powyżej niezgodności, Prezes UTK postanowił jak w sentencji.

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 13b ust. 2 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego: *Ignacy Góra*