

Warszawa, dnia 12 lipca 2017 r.

Poz. 25

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.16.2017.AO
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 lipca 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej przedłożonego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
na rozkład jazdy pociągów 2017/2018**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), zwanej dalej „ustawą nowelizującą”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d 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 z 7 kwietnia 2017 r. zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwanego dalej „Zarządcą”, w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej, uzupełnionego pismem z 26 maja 2017 r. nr SKMDI1.070.3.3.17 oraz pismem z 9 czerwca 2017 r. nr SKMDI1.070.3.5.17,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej przedłożonego przez Zarządcę na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „rjp 2017/2018”.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Wypełniając przesłankę określoną w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca pismem z 7 kwietnia 2017 r. nr SKMDI1.070.3.17 przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika określającego sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i opłaty manewrowej na rjp 2017/2018, zwany dalej „projektem cennika”.

Pismem z 12 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.16.2017.5.AO Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2017/2018 w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Zarządca w piśmie z 26 maja 2017 r. nr SKMDI1.070.3.3.17 poinformował Prezesa UTK, że po przeanalizowaniu projektu cennika przesłanego za pismem z 7 kwietnia 2017 r. nr SKMDI1.070.3.17 dokonał w przedmiotowym projekcie korekt i uzupełnień, które wynikają z dostosowania zapisów i sformułowań zastosowanych w projekcie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, oraz przedstawił projekt z naniesionymi poprawkami i uzupełnieniami.

Zarządca w piśmie z 9 czerwca 2017 r. nr SKMDI1.070.3.5.17 poinformował Prezesa UTK, że po ponownym przeanalizowaniu projektu cennika dokonał uzupełnień dotyczących naliczania opłaty manewrowej, które wynikają z dostosowania zapisów i sformułowań zastosowanych w projekcie do rozporządzenia MliB oraz przedstawił projekt z naniesionymi poprawkami i uzupełnieniami.

Pismem z 21 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.16.2017.11.AO Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 5 dni od daty doręczenia zawiadomienia. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu administracyjnym zostały dołączone następujące dokumenty:

1. Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700 z późn. zm.), nr 0000076705, stan na 12 maja 2017 r.;
2. Autoryzacja bezpieczeństwa z 21 grudnia 2015 r. nr PL2120150010;
3. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny - Rumia na rjp 2017/2018, zwany dalej „Regulaminem”;
4. Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na podstawie modelu NECMOD, Warszawa 13 marca 2017, zwana dalej „Projekcją inflacji i wzrostu gospodarczego NBP”;
5. Pismo Zarządcy nr SKMDI1.070.3.16 z 8 czerwca 2016 r. w sprawie stopniowego dostosowania się do 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. Urz. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”;
6. Decyzja Wykonawcza Komisji Europejskiej, zwana dalej „decyzją KE”, z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. L 343 z 14 grudnia 2012 r.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”.

Stan prawny:

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

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

30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”. W art. 1 pkt 1 ustawy zmieniającej określono, że ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2012/34.

Uwzględniając dyrektywę 2012/34, w szczególności jej art. 31 ust. 3, wydane zostało rozporządzenie UE. Rozporządzenie to stosuje się od 1 sierpnia 2015 r., wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, przed 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad 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 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 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 8 czerwca 2016 r. nr SKMDI1.070.3.16. Mając na uwadze powyższe, niniejsze postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy prawa krajowego, przy uwzględnieniu przesłanek rozporządzenia UE i dyrektywy 2012/34.

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.

Stosownie do art. 16 ustawy nowelizującej: „Do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia niniejszej ustawy ostateczną decyzją lub postanowieniem stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, z tym że do tych postępowań stosuje się przepisy art. 96a-96n ustawy zmienianej w art. 1.”

W związku z tym, że niniejsze postępowanie wszczęte zostało wnioskiem Zarządcy z 7 kwietnia 2017 r., zastosowanie mają przepisy k.p.a. w brzmieniu dotychczasowym.

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”.

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

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.

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

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

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu 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 kolejowych.

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 kolejowych 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 kolejowych ustala się średnią wartość:

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

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

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

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

- a) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem 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, z 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 trakcją elektryczną. Część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pocmk dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowana wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB, ustalana jest 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 bezpośrednich 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 analizy 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) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/przewozy ładunków rozproszonych;
- g) przewozy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy/przewozy realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

Zgodnie z treścią § 21 ust. 19 rozporządzenia MliB Zarządca może dokonać 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.

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

Jeżeli zarządca nie zarządza linią kolejową, nie ma obowiązku ustalać stawki jednostkowej opłaty manewrowej według wskazanych wyżej zasad. Zgodnie z § 24 ust. 2 rozporządzenia MliB zarządca może w takim przypadku stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

Koszty bezpośrednie, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, ustala się zgodnie z rozporządzeniem UE, jednak stosownie do § 28 rozporządzenia MliB, zarządcy, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, 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 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 myśl art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników.

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.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zbadał przedłożony przez zarządcę sposób ustalania stawek opłaty podstawowej na podstawie stawek częściowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości oraz sposób ustalania stawek jednostkowych opłaty manewrowej na rjp 2017/2018.

W TRAKCIE POSTĘPOWANIA PREZES UTK ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej na czas obowiązywania rjp 2017/2018, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

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 częściowych 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 10 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 na rjp 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek częściowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zarządca zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,652 km. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

Zgodnie z decyzją KE infrastruktura kolejowa linii 250 zaklasyfikowana jest jako linia kolejowa kategorii 2, wykorzystywana wyłącznie do przewozu pasażerów; została uznana za infrastrukturę, którą można obecnie uznać za infrastrukturę regionalną bez strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku i którą można wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34 (opracowanie planu biznesowego zawierającego programy inwestycyjne i finansowe).

1. Kategoryzacja linii kolejowych:

Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze pierwszorzędny, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego, ustalając na całej długości linii jedną kategorię linii kolejowej na podstawie następujących wartości parametrów techniczno-eksploatacyjnych:

- 1) maksymalna prędkość – 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi:
 - na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś, tj. 22,5 tony/oś,
 - na torach stacyjnych stacji Gdynia Cisowa Postojowa wynosi zasadniczo 221 kN/oś, tj. 22,5 tony/oś, z wyjątkiem toru 151, 204 i 205, gdzie dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 148,72 kN/oś, tj. 15,2 tony/oś,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów/dobę.

Zarządca poinformował w projekcie cennika, że zdefiniował kategorię linii kolejowej w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi, uwzględniając parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty utrzymania i remontów.

2. Przedziały mas brutto pociągów:

Z informacji zawartej w projekcie cennika wynika, że w ramach rjp 2017/2018 Zarządca przyjął 6 przedziałów mas brutto pociągów, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Masa pociągu	m≤100	100<m≤200	200<m≤300	300<m≤400	400<m≤500	m>500

II. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika planowana baza kosztów na 2018 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej w ramach rjp 2017/2018, została wyznaczona na podstawie wartości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwanych dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Zestawienie wykonania kosztów za ostatni zamknięty rok rozliczeniowy 2016 r. przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata podstawowa za minimalny dostęp	w tym sieć trakcyjna	tory manewrowe	w tym sieć trakcyjna
1	2	3	4	8	9
1	Koszty ogółem [2+3]	☒--☒ ¹	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2	Koszty bezpośrednio ponoszone, w tym:	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.1	Koszty ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.1.1	Amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.1.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.1.3	Prowadzenie ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.2	Koszty pośrednie - pozostałe	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.2.1	Amortyzacja	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.2.2	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
2.2.3	Prowadzenie ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
3	Koszty pośrednie	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
3.1	Amortyzacja	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
3.2	Straż Ochrony Kolei SKM	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
3.3	Koszty zarządu i administracji	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika koszty bezpośrednio ponoszone stanowiące podstawę kalkulacji stawek jednostkowych obliczone zostały na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Koszty te obejmują wyłącznie część kosztów amortyzacji (amortyzację

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

dokonywaną na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury), utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu pociągów.

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeliczył:

- 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonym jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;

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
Wartość współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej $[Z=Lp.1/Lp.2]$				0,9945

- 2) planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2017-2018, zgodnie z Projekcją inflacji i wzrostu gospodarczego NBP, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2017 r.	2018 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,00%	102,00%

Uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, a także uwzględniając wskaźniki inflacji, Zarządca określił planowaną wysokość kosztów bezpośrednich, którą przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata	w tym sieć trakcyjna	tory manewrowe	w tym sieć trakcyjna
		podstawowa /minimalny dostęp/			
1	2	3	4	8	9
1	Koszty bezpośrednio ponoszone, w tym:	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
1.1	Koszty bezpośrednie jako rezultat wykonywania przewozów pociągami	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
1.1.1	Amortyzacja	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
1.1.2	Utrzymanie infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
1.1.3	Prowadzenie ruchu kolejowego	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒

III. Planowana praca eksploatacyjna:

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażoną liczbą pockm ustalono na podstawie wielkości pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy (tzn. 364 dni/364 dni = 1).

Wielkość oraz strukturę pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Masa pociągu	Trakcja elektryczna [pockm]	Trakcja spalinowa [pockm]	Razem [pockm]
m≤100	☒—☒	☒—☒	☒—☒
100<m≤200	☒—☒	☒—☒	☒—☒
200<m≤300	☒—☒	☒—☒	☒—☒
300<m≤400	☒—☒	☒—☒	☒—☒
400<m≤500	☒—☒	☒—☒	☒—☒
m>500	☒—☒	☒—☒	☒—☒
Razem	☒—☒	☒—☒	☒—☒

IV. 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 oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu.
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 niezależnie od źródła finansowania.

Zarządca nie przeprowadził analizy rynku mającej na celu zbadanie, czy wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy, bowiem zgodnie z treścią przepisu § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB Zarządca, który przyjął, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów, może odstąpić od przeprowadzania takiej analizy.

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:

$$s_{TP} = \text{☒—☒ zł} / \text{☒—☒ pockm} = 0,86 \text{ zł/pockm}$$

– 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 oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej 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 kolejowej obliczono według poniższego wzoru:

$$S_{sr} = 5,49 \text{ zł} / \text{poc-km} = 5,49 \text{ zł}$$

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca, na podstawie ilości poc-km przejechanych przez pociągi o poszczególnych masach na linii kolejowej nr 250 w 2016 r., ustalił średnią masę pociągu w wysokości 248 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego obowiązującego rozkładu jazdy.

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, ze względu na fakt, iż linia kolejowa nr 250 jest jednolita na całej długości pod względem kategorii linii, nie stosuje się współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii.

Zarządca ustalił wartości współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągów w taki sposób, aby wartości współczynników rosły wraz ze wzrostem masy pociągu. Wartość współczynnika różnicującego dla przedziału, w którym zawarta jest średnia wartość masy ($200 < m \leq 300$) wynosi 1.

Dla ustalonych przedziałów mas pociągów Zarządca ustalił wartości współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Zarządca poinformował w projekcie cennika, że dobrał wartości współczynników w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Spełnienie przesłanki określonej w § 21 ust. 10 pkt 3 rozporządzenia MliB w zakresie opłaty podstawowej Zarządca zweryfikował za pomocą następującego równania określającego przychody z opłaty podstawowej, którego wynik jest niższy od planowanych przez Zarządcę kosztów bezpośrednich z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

$$P_{pp} = \text{poc-km}_{100} * s_{100} + \text{poc-km}_{200} * s_{200} + \text{poc-km}_{300} * s_{300} + \text{poc-km}_{400} * s_{400} + \text{poc-km}_{500} * s_{500} + \text{poc-km}_{>500} * s_{>500} \\ = 5,49 \text{ zł}$$

$$5,49 \text{ zł} < 5,49 \text{ zł}$$

gdzie:

P_{pp} - przychody planowane z opłaty podstawowej

$\text{poc-km}_{(100, 200, 300, 400, 500, >500)}$ - liczba poc-km w poszczególnych przedziałach mas

$s_{(100, 200, 300, 400, 500, >500)}$ - stawka opłaty podstawowej dla poszczególnych przedziałów mas

Oszacowane przez Zarządcę wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii	Masa brutto pociągu	Wartość współczynnika różnicującego
2	$m \leq 100$	0,72
	$100 < m \leq 200$	0,92
	$200 < m \leq 300$	1,00
	$300 < m \leq 400$	1,31
	$400 < m \leq 500$	1,46
	$m > 500$	1,59

V. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Opłatę manewrową Zarządca ustalił przyjmując za podstawę najniższą stawkę opłaty podstawowej (w przedziale $m \leq 100$ t), odpowiednio dla trakcji elektrycznej i spalinowej oraz średnią odległość przejazdu pojazdu kolejowego podlegającego manewrom.

Średnia odległość przejazdu pojazdu kolejowego podlegającego manewrom oszacowana przez Zarządcę na podstawie długości dróg manewrowych wykonywanych na stacji Gdynia Cisowa Postojowa wyniosła 2,56 pockm oraz przedstawiona została w poniższej tabeli.

Droga manewru	Długość drogi manewrowej [m]
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
☒—☒	☒—☒
średnia	2 560

Stawkę opłaty manewrowej Zarządca oszacował według wzoru

$$o_m = s_{100} * 2,56 \text{ [pockm]}$$

gdzie:

O_m – opłata manewrowa

$s_{(100)}$ – stawka opłaty podstawowej dla najniższego przedziału masy pociągu (dla trakcji spalinowej lub elektrycznej)

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika Zarządca nalicza opłatę manewrową dla każdego pociągu wjeżdżającego na tory manewrowe stacji Gdynia Cisowa Postojowa, jednakże nie nalicza opłaty za przejazd pociągu lub pojazdu pomocniczego zarządcy albo przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonującego przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii.

Zarządca zawarł w projekcie cennika informację, że z uwagi na fakt, iż w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów nie ewidencjonował pracy eksploatacyjnej związanej z manewrami, brak jest danych pozwalających na wyznaczenie planowanej pracy eksploatacyjnej z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. Zarządca oszacował więc pracę eksploatacyjną związaną z wykonywaniem manewrów na ☒—☒ wjazdów na tory manewrowe stacji Gdynia Cisowa Postojowa.

Zarządca założył, że planowane przychody z opłaty manewrowej dla trakcji spalinowej wyniosą ~~200~~ zł, zaś planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, obliczone według wzoru

$$P_p = P_{pp} + P_{pm}$$

gdzie:

P_p - planowane przychody

P_{pp} - planowane przychody z opłaty podstawowej (z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji)

P_{pm} - planowane przychody z opłaty manewrowej (z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji)

wyniosą ~~200~~ zł (tj. ~~200~~ zł + ~~200~~ zł), nie przekraczając zatem planowanej wysokości kosztów bezpośrednich z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, która wynosi ~~200~~ zł.

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

Po dokonaniu szczegółowej analizy wniosku Zarządcy z projektem cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej, Prezes UTK uznał, że wniosek Zarządcy nie spełnia wymogów oraz przesłańek wskazanych w przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu MliB.

W związku z powyższym, Prezes UTK wskazuje na następującą niezgodność:

Koszty przyjęte w projekcie cennika nie stanowią wyłącznie kosztów bezpośrednich wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat przejazdu pociągu, co stanowi naruszenie art. 33 ust. 4 i 6 oraz art. 33 ust. 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym.

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. Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane ze zrealizowanymi manewrami. 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, a art. 33 ust. 9 niniejszej ustawy stanowi, że stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów. Przytoczone przepisy obligują Zarządcę do wykazania związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy ruchem pociągu a ponoszonymi kosztami oraz ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej w sposób odpowiadający tej relacji.

Zarządca, konstruując bazę kosztów na potrzeby opracowania projektu cennika, wyodrębnił wśród kosztów poniesionych w 2016 r. koszty uznane za bezpośrednio ponoszone w wysokości ~~200~~ zł (w tym koszty dotyczące opłaty podstawowej wyniosły ~~200~~ zł, zaś koszty dotyczące torów manewrowych wyniosły ~~200~~ zł) oraz koszty pośrednie w wysokości ~~200~~ zł, których nie zaliczył do bazy kosztów (w tym koszty dotyczące opłaty podstawowej wyniosły ~~200~~ zł, zaś koszty dotyczące torów manewrowych wyniosły ~~200~~ zł), obejmujące część kosztów amortyzacji, koszty związane z ochroną kolei oraz koszty zarządu i administracji. Ww. koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca podzielił na koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w wysokości ~~200~~ zł (w tym koszty dotyczące opłaty podstawowej wyniosły ~~200~~ zł, zaś koszty dotyczące torów manewrowych wyniosły ~~200~~ zł) oraz pozostałe koszty bezpośrednio niebędące rezultatem wykonywania przewozów pociągami, w wysokości ~~200~~ zł (w tym koszty dotyczące opłaty podstawowej wyniosły ~~200~~ zł, zaś koszty dotyczące torów manewrowych wyniosły ~~200~~ zł). Ogólny udział w kosztach całkowitych Zarządcy kosztów bezpośrednio ponoszonych uznanych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami wyniósł ~~200~~ %, zaś ogólny udział w kosztach całkowitych Zarządcy kosztów bezpośrednio ponoszonych uznanych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania manewrów wyniósł ~~200~~ %.

Zarządca określił w projekcie cennika, że na etapie analizy związku kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami przypisał każdej pozycji kosztowej wartość współczynników U dla kategorii kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zarządca nie określił jednak przyjętej przez siebie metodologii przeszacowywania kosztów opłaty podstawowej ww. współczynnikami, w szczególności nie uzasadnił stosunkowo wysokiego udziału wśród kosztów uznanych za bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu ~~200~~ % kosztów amortyzacji, ~~200~~ % kosztów utrzymania i remontów infrastruktury oraz ~~200~~ % kosztów prowadzenia ruchu pociągów.

Analogicznie w przypadku kosztów dotyczących torów manewrowych Zarządca również nie uzasadnił przyjętej przez siebie metodologii przeszacowywania kosztów dotyczących torów manewrowych współczynnikami determinującymi rezultat poniesionego kosztu z wykonaniem manewrów, które kształtują się na poziomie $\frac{1}{3}$ % kosztów amortyzacji, $\frac{1}{3}$ % kosztów utrzymania i remontów infrastruktury oraz $\frac{1}{3}$ % kosztów prowadzenia ruchu pociągów.

W ocenie Prezesa UTK przyjęte do bazy kosztów wartości są zawyżone i nie stanowią rzeczywistych kosztów bezpośrednio ponoszonych w rezultacie przejazdu pociągu / manewru pojazdu kolejowego. Zarządca nie spełnił zatem przesłanki określonej w art. 33 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którą stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu, oraz przesłanki określonej w art. 33 ust. 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którą stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonywania manewrów. Nieprawidłowa kwalifikacja kosztów uznanych za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przejazdu pociągu / manewru jest niezgodna również 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.

Biorąc powyższe pod uwagę, Zarządca nie wykazał, że stawki opłaty podstawowej i stawki opłaty manewrowej, o których mowa w art. 33 ust. 4 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, zostały przez Zarządcę opracowane na podstawie wyłącznie kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu/manewru, co stanowi naruszenie wskazanych wyżej przepisów i jest podstawą odmowy zatwierdzenia projektu stawek jednostkowych.

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., 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 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 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.

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 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 powyższe, 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*