

Warszawa, dnia 23 sierpnia 2018 r.

Poz. 29

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.7.2018.AO
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 22 sierpnia 2018 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 6, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 ust. 1 i 4 ust. 1 oraz art. 4 i art. 7 ust. 1-4 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 z 13 czerwca 2015 r. L 148, s. 17 – 22), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”, oraz § 21 ust. 1-21 oraz § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „Zarządcą”, z 8 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, – 8 marca 2018 r.) nr IUS3-3610-2/18 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2018/2019, którego modyfikację Zarządca złożył pismem z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18 (data wpływu do UTK – 24 maja 2018 r.), zwanego dalej „projektem cennika”, uzupełnionego pismem nr IUS3-3610-2.2/18 z 11 kwietnia 2018 r., pismem IUS3-3610-2.4/18 z 16 maja 2018 r. i pismem IUS3-3610-2.31/18 z 23 lipca 2018 r.

ZATWIERDZAM

projekt cennika, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019.

UZASADNIENIE

Pismem z 8 marca 2018 r. nr IUS3-3610-2/18 Zarządca wystąpił do Prezesa UTK, z wnioskiem 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 2018/2019.

Wnioskiem z 21 marca 2018 r., złożonym w formie elektronicznej, za pomocą platformy ePUAP, Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Fundacją „Pro Kolej””, wystąpiła do Prezesa UTK o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wniosku Zarządcy 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 2018/2019.

Pismem z 23 marca 2018 r., złożonym do UTK 27 marca 2018 r., o dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu wystąpiła Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „IGTL”.

Wnioskiem z 27 marca 2018 r., złożonym do UTK 29 marca 2018 r., o dopuszczenie do udziału w niniejszym postępowaniu wystąpił Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „ZNPK”.

Pismem z 4 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.6.AO Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury

kolejowej o szerokości torów 1435 mm w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019. Jednocześnie wezwał Zarządcę do wyjaśnienia czy przywołane przez Zarządcę wyniki badań rynku przeprowadzonych przez Szkołę Główną Handlową w Warszawie w 2016 r. oznaczają „Raport końcowy z badań rynku zrealizowanych na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej”, przedstawiony przez Zarządcę Prezesowi UTK pismem z 19 grudnia 2016 r. nr IUS3-3610-20.1/16 oraz w przypadku gdy chodzi dokładnie o ww. raport, wezwał Zarządcę do przedłożenia jego aktualizacji z 2017 r. lub w przypadku gdy wspomniane przez Zarządcę wyniki badań rynku dotyczą innego dokumentu, do przedłożenia pełnej i aktualnej wersji wyników badań rynku. Ponadto Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia dowodu potwierdzającego dokonanie opłaty skarbowej.

Zarządca pismem z 11 kwietnia 2018 r. nr IUS3-3610-2.2/18 przedłożył raport Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie „Określenie wartości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury związanej z rodzajem wykonywanych przewozów”, stanowiący aktualizację badań rynku przeprowadzonych w 2016 r., prezentację „Określenie wartości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury związanej z rodzajem wykonywanych przewozów” z ww. badań rynku oraz dowód wniesienia opłaty skarbowej, czyniąc zadość wezwaniu Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.6.AO.

Prezes UTK 10 kwietnia 2018 r. opublikował na stronie UTK komunikat zachęcający zainteresowane podmioty rynku kolejowego do zgłaszania uwag do projektu cennika Zarządcy.

Pismem z 13 kwietnia 2018 r., złożonym do UTK 13 kwietnia 2018 r., uzupełnionym pismem z 17 kwietnia 2018 r. (które wpłynęło do UTK 18 kwietnia 2018 r.), Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego z siedzibą w Warszawie, zwane dalej „SEiMTS”, wystąpiło do Prezesa UTK z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu.

Prezes UTK, pismem z 18 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.13.AO, zawiadomił Zarządcę o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym mu prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Postanowieniami z 26 kwietnia 2018 r., nr DRR-WLKD.730.7.2018.30.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.31.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.32.AO i nr DRR-WLKD.730.7.2018.33.AO Prezes UTK dopuścił do niniejszego postępowania odpowiednio Fundację „Pro Kolej”, ZNPK, IGTL oraz SEiMTS jako organizacje społeczne na prawach strony.

Pismem z 26 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.34.AO Prezes UTK zawiadomił wszystkie strony postępowania o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Jednocześnie Prezes UTK postanowieniami z 26 kwietnia 2018 r., nr DRR-WLKD.730.7.2018.35.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.36.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.37.AO i nr DRR-WLKD.730.7.2018.38.AO ograniczył odpowiednio Fundacji „Pro Kolej”, ZNPK, IGTL oraz SEiMTS prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy, zawartego w załącznikach do projektu cennika przedłożonego przy piśmie z 8 marca 2018 r., nr IUS3-3610-2/18 oraz w załączniku do pisma Zarządcy z 19 grudnia 2016 r. nr IUS3-3610-20.1/16.

Pismem z 27 kwietnia 2018 r., nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedstawienia w przedmiotowej sprawie dodatkowych wyjaśnień i dokumentów, dotyczących m.in.: sposobu obliczenia bazy kosztów bezpośrednich przyjętej do budowy cennika na rjp 2018/2019, zestawienia planowanych oraz faktycznie uzyskanych przez Zarządcę przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego dostępu na rjp 2015/2016 i 2016/2017, zestawienia planowanej oraz faktycznie zrealizowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 i 2016/2017, wyjaśnienia czy Zarządca miał możliwość wygenerowania zysku z opłat z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej w ww. minionych rozkładach jazdy pociągów oraz czy uzyskał nadwyżkę przychodów nad kosztami świadczenia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, informacji o planowanych na 2019 r. przychodach i kosztach dotyczących wszystkich obszarów działalności Zarządcy (z wyłączeniem kosztów inwestycji – wydatki majątkowe w ramach realizacji Krajowego Programu Kolejowego), wraz ze wskazaniem wszystkich źródeł finansowania działalności operacyjnej Zarządcy, w takim układzie, aby wartość przychodów była możliwa do ustalenia, z uwzględnieniem wszystkich źródeł przychodów alokowanych na pokrycie tych kosztów, planu i rozliczenia dotacji na zarządzanie infrastrukturą kolejową w latach 2015-2017, danych o ilości pociągów liniowych TL (do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach) oraz ilości pociągów zdawczych TK (do lokalnych przewozów w wagonach z/do stacyjnych i liniowych punktów załadunkowych) korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy w rjp 2016/2017, łącznej masie brutto ww. pociągów, danych o pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi TK oraz pociągi TL w rjp 2016/2017, a także o ilości pociągów TK i TL o masie brutto od 700 ton i pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi TK i TL o masie brutto od 700 ton, danych dotyczących wykonanej w rozkładzie 2016/2017

i zaplanowanej na rozkład 2018/2019 pracy eksploatacyjnej w przedziałach mas brutto mieszczących się w objętych mark-up'em przedziałach od 700 ton (czy zaplanowana praca eksploatacyjna w przedziałach masowych od 700 ton została oszacowana na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym 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 rozkładzie jazdy pociągów), parametrów ustalania klasy linii, oraz wyjaśnienia w zakresie średnich mas brutto w przedziałach.

Pismem z 8 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.49.AO Prezes UTK ponownie zawiadomił strony postępowania o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK, postanowieniami z 8 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.50.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.51.AO, postanowieniami z 10 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.54.AO i nr DRR-WLKD.730.7.2018.55.AO oraz postanowieniem z 11 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.56.AO, ograniczył odpowiednio Fundacji „Pro Kolej”, Zarządcy, ZNPK, SEiMTS oraz IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zawartego w piśmie z 24 kwietnia 2018 r. nr PB04-6360-67/2017.

Zarządca pismem z 16 maja 2018 r., nr IUS3-3610-2.4/18 ustosunkował się do wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO, składając wyjaśnienia i uzupełnienia, a tym samym czyniąc zadość rzeczonemu wezwaniu.

Pismem z 18 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.63.AO Prezes UTK po raz kolejny zawiadomił strony postępowania o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Postanowieniami z 21 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.64.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.65.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.66.AO i nr DRR-WLKD.730.7.2018.67.AO Prezes UTK ograniczył odpowiednio Fundacji „Pro Kolej”, ZNPK, IGTL oraz SEiMTS prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy zawartego w załącznikach 1 - 6 do pisma z 16 maja 2018 r., nr IUS3-3610-2.4/18.

Pismem z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18 (data wpływu do UTK – 24 maja 2018 r.) Zarządca złożył modyfikację projektu cennika.

Pismem z 29 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.73.AO Prezes UTK zawiadomił strony postępowania, że w związku ze złożeniem przez Zarządcę pisma w sprawie modyfikacji projektu cennika, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian, od nowa rozpoczyna bieg 90-dniowego terminu na wydanie przez organ regulacyjny rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie. Ponadto zawiadomił strony postępowania o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK 24 maja 2018 r. opublikował na stronie UTK komunikat zachęcający zainteresowane podmioty rynku kolejowego do zgłaszania uwag do projektu cennika Zarządcy.

Postanowieniami z 30 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.74.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.75.AO, nr DRR-WLKD.730.7.2018.76.AO i nr DRR-WLKD.730.7.2018.77.AO Prezes UTK ograniczył odpowiednio Fundacji „Pro Kolej”, ZNPK, IGTL oraz SEiMTS prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy zawartego w załącznikach 1-4 do zmodyfikowanego projektu cennika złożonego przez Zarządcę przy piśmie z 23 maja 2018 r., nr IUS3-3610-2.20/18.

Pismem z 6 lipca 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.85.AO Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia wyjaśnień, jako uzupełnienia projektu cennika, w zakresie założeń dla metodologii obliczania części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Zarządca pismem z 23 lipca 2018 r., nr IUS3-3610-2.31/18 złożył wyjaśnienia, do których został wezwany przez Prezesa UTK pismem z 6 lipca 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.85.AO.

Prezes UTK pismem z 16 sierpnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.94.AO przekazał pełnomocnikowi Zarządcy kopie pism wydanych po 9 maja 2018 r.

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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 700 z późn. zm.), nr KRS: 0000037568, stan na 29 marca 2018 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 10 grudnia 2015 r. nr PL2120150007;
- 3) Regulamin sieci Zarządcy 2018/2019, dostępny pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-20182019/> ;
- 4) Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw Aktualizacja – październik 2017 r.¹;
- 5) pismo Zarządcy z 29 czerwca 2017 r. nr IKF2-0350-10.9/2017 wraz z „Metodą obliczania kosztów bezpośrednich przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu”, zwaną dalej „Metodą obliczania kosztów bezpośrednich”;
- 6) pismo Zarządcy z 19 grudnia 2016 r. nr IUS3-3610-20.1/16 wraz z załącznikiem Raport końcowy z badań rynku zrealizowanych na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 7) wniosek Fundacji „Pro Kolej” nr FPK/2018/03/06 z 21 marca 2018 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 8) wniosek ZNPK, z 27 marca 2018 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 9) wniosek IGTL z 23 marca 2018 r. nr IGTL/1/1/13/1/MG/2018 o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 10) komunikat opublikowany 10 kwietnia 2018 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego Konsultacje projektu cennika PKP PLK na rozkład 2018/2019;
- 11) wniosek SEiMTS z 13 kwietnia 2018 r. L.dz. 498.04.2018 o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 12) pismo Członka Zarządu Województwa Lubelskiego p. Pawła Nakoniecznego z 10 kwietnia 2018 r. nr DT-I.8060.3.2018.SDZ;
- 13) pismo spółki „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z 10 kwietnia 2018 r. nr MKPb-636-1-81-2018;
- 14) pismo spółki Koleje Śląskie sp. z o.o. z 9 kwietnia 2018 r. nr KS.TD.0379/04/2018;
- 15) wiadomość otrzymana drogą mailową 12 kwietnia 2018 r. od p. Krzysztofa Gazewskiego;
- 16) pismo Członka Zarządu Województwa Lubuskiego p. A. Makarskiej z 12 kwietnia 2018 r. nr DG.I.8064.10.2018;
- 17) pismo IGTL z 17 kwietnia 2018 r. nr IGTL/5/2/9/MG/ /2018;
- 18) pismo SEiMTS z 17 kwietnia 2018 r. nr L.dz. 499.04.2018, uzupełnienie wniosku z 13 kwietnia 2018 r.;
- 19) pismo spółki Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z 19 kwietnia 2018 r. nr KW-WWOa-070-006-2018;
- 20) pismo Zarządu Województwa Opolskiego z 23 kwietnia 2018 r. nr DIG-II.8064.9.2018;
- 21) pismo „PKP Intercity” S.A. z 24 kwietnia 2018 r. nr BPT2c-073-70/2018;
- 22) pismo spółki Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. z 24 kwietnia 2018 r. nr PPP-072-4-/18-514/RR;
- 23) pismo spółki „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z 25 kwietnia 2018 r. nr 959/2018;
- 24) pismo spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z 24 kwietnia 2018 r. nr PB04-6360-67/2017;

¹ Dostępne pod adresem https://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/sytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne/wytyczne?p_p_id=101_INSTANCE_S0gu&p_p_lifecycle=0&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&_101_INSTANCE_S0gu_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_bip_article&_101_INSTANCE_S0gu_articleId=1135583&_101_INSTANCE_S0gu_version=2.8

- 25) pismo spółki „Lotos Kolej” sp. z o.o. z 24 kwietnia 2018 r. nr LK-76/2018/PR;
- 26) pismo Klaster „Luxtorpeda 2.0” z 24 kwietnia 2018 r. nr KL2-1/04/2018;
- 27) wiadomość otrzymana drogą mailową 25 kwietnia 2018 r. jako stanowisko Centrum Zrównoważonego Transportu;
- 28) pismo ZNPK z 25 kwietnia 2018 r. nr ZNPK 1/4/2018;
- 29) pismo ARRIVA RP sp. z o.o. z 25 kwietnia 2018 r. nr DRJ/018/182/2018;
- 30) wiadomość otrzymana drogą mailową 27 kwietnia 2018 r. od spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.;
- 31) notatka służbowa z 9 maja 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela Fundacji „Pro Kolej”, wraz z pełnomocnictwem;
- 32) notatka służbowa z 9 maja 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela Zarządcy, wraz z upoważnieniem;
- 33) pismo Członka Zarządu Województwa Dolnośląskiego p. Jerzego Michalaka z 7 maja 2018 r.;
- 34) notatka służbowa z 15 maja 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela IGTL, wraz z upoważnieniem;
- 35) notatka służbowa z 21 maja 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela ZNPK, wraz z upoważnieniem;
- 36) zawiadomienie Zarządcy z 24 maja 2018 r. nr IUS9c-741-10/18 o aktualizacji Regulaminu Sieci;
- 37) komunikat opublikowany 24 maja 2018 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego Konsultacje modyfikacji projektu cennika PKP PLK na rozkład 2018/2019;
- 38) pismo ZNPK z 28 maja 2018 r.;
- 39) wiadomość otrzymana drogą mailową 15 czerwca 2018 r. od spółki POL-MIEDŹ TRANS sp. z o.o. wraz z załączonym pismem z 13 czerwca 2018 r., nr PMT/OK/2245/18;
- 40) pismo Fundacji „Pro Kolej” z 15 czerwca 2018 r. nr FPK/2018/06/03;
- 41) pismo ZNPK z 13 czerwca 2018 r.;
- 42) pismo SEiMTS z 15 czerwca 2018 r. L.dz. 689.06.2018;
- 43) notatka służbowa z 5 lipca 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela ZNPK wraz z upoważnieniem;
- 44) informacja o zmianie nr 10 z 24 lipca 2018 r. wprowadzona w Regulaminie sieci 2018/2019, dostępna na stronie <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/zmiany-w-regulaminie-20182019/> ;
- 45) ujednoczony projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury torów 1435 mm zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązującego od 9 grudnia 2018 r. uwzględniający modyfikacje wprowadzone Uchwałą nr 391/2018 zarządu PKP PLK S.A. z 22 maja 2018 r. stanowiący Załącznik nr 15 do Regulaminu sieci 2018/2019;
- 46) zasady ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 9 grudnia 2018 r. uwzględniające modyfikacje wprowadzone Uchwałą nr 391/2018 Zarządu PKP PLK S.A. z 22 maja 2018 r. stanowiący Załącznik nr 11 do Regulaminu sieci 2018/2019;
- 47) pismo Zarządcy z 29 lipca 2015 r. nr IUS3-3610-13/15;
- 48) Uchwała Nr 7/2018 Rady Ministrów z 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” dostępna pod adresem: <https://www.gov.pl/infrastruktura/pomoc-w-zakresie-finansowania-kosztow-zarzadzania-infrastruktura-kolejowa-w-tym-jej-utrzymania-i-remontow-do-2023-roku>, zwanego dalej „Programem wieloletnim”;
- 49) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych "Id-1" (d-1), dostępne pod adresem: https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Warunki_techiczne_Id-1_ujednocic..pdf ;
- 50) notatka służbowa z 14 sierpnia 2018 r. z przeglądu akt przez przedstawiciela Fundacji „Pro Kolej”;
- 51) Roczne wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych od 2015 r. Główny Urząd Statystyczny, dostępne pod adresem <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-/roczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/#> ;
- 52) H. Bałuch, Metoda oceny zdolności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej ”SOKON”, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa 2004.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 8 marca 2018 r. nr IUS3-3610-2/18 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 2018/2019, którego modyfikację Zarządca złożył pismem z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18 (data wpływu do UTK – 24 maja 2018 r.), zwanego dalej „projektem cennika”, uzupełnionego pismem nr IUS3-3610-2.2/18 z 11 kwietnia 2018 r., pismem IUS3-3610-2.4/18 z 16 maja 2018 r. i pismem IUS3-3610-2.31/18 z 23 lipca 2018 r.

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

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34 wydane zostało rozporządzenie UE, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

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

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 Prezesa UTK pismem z 29 lipca 2015 r. nr IUS3-3610-13/15. Następnie pismem z 29 czerwca 2017 r. nr IKF2-0350-10.9/2017 Zarządca przedłożył Metodę obliczania kosztów bezpośrednich, zobowiązując się do jej zastosowania dla budowy cennika na rjp 2018/2019. W związku z powyższym w stosunku do projektu cennika zaprojektowanego przez Zarządcę na rjp 2018/2019 nie mają zastosowania 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), ponieważ stosownie do treści § 28 ust. 1 rozporządzenia MiiB przepisy te mają zastosowanie tylko do czasu pełnego wdrożenia przez Zarządcę metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE.

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

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

W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. W myśl art. 9 k.p.a., organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu niezajomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

Zgodnie z 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 dokonać podwyżki stawek, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia.

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

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy, 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 dziesiątej.

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

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

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

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

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

- a) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem 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/pockm dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

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

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

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 analizy rynku zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące segmenty rynku:

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

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

W myśl § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, 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 uwzględni przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym. Zarządca nie uwzględni 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 postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów dostarczania 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 art. 7 ust. 1 rozporządzenia UE jeżeli koszty bezpośrednie na całej sieci, o których mowa w art. 3 ust. 1, lub koszty bezpośrednie obliczone na podstawie modelowania, o którym mowa w art. 6, pomnożone przez liczbę pociągokilometrów, pojazdokilometrów lub bruttonokilometrów wykonanych w okresie referencyjnym są mniejsze niż 15% całkowitych kosztów utrzymania i remontów lub mniejsze niż suma 10% kosztów utrzymania i 20% kosztów remontów, organ regulacyjny może przeprowadzić w sposób uproszczony kontrolę, o której mowa w art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34, dotyczącą obliczania kosztów bezpośrednich na całej sieci. Państwa członkowskie mogą zdecydować o zwiększeniu wielkości procentowych, o których mowa w niniejszym akapicie maksymalnie do ich dwukrotności.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia UE organ regulacyjny może zaakceptować obliczenia średnich bezpośrednich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 1, dostosowanych średnich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lub modelowania kosztów, o którym mowa w art. 6, podlegające uproszczonej kontroli, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli średnie koszty bezpośrednie na pociągokilometr pociągu o masie 1 000 ton

wynoszą nie więcej niż 2 EUR (wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen).

Stosownie do art. 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia UE, kontrole uproszczone, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się niezależnie od siebie. Kontrole uproszczone stosuje się bez uszczerbku dla art. 31 lub 56 dyrektywy 2012/34. Z kolei organ regulacyjny określa szczegóły dotyczące uproszczonej kontroli.

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 zważył, co następuje:

Zarządca posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150007 ważną od 30 grudnia 2015 r. do 30 grudnia 2020 r.

Sieć kolejowa Zarządcy składa się z linii kolejowych jednotorowych i dwutorowych, w podziale na zelektryfikowane i nieelektryfikowane.

Zarządca opublikował 9 marca 2018 r. (zmiana nr 4) na swojej stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-20182019/> projekt cennika, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2018/2019, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, wraz z zasadami rozliczania z przewoźnikami towarowymi opłaty podstawowej wynikającej z części stawki jednostkowej, związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika wskazał, że opracowana przez niego kalkulacja kosztów do stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej została sporządzona na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia MliB.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zgodnie z założeniami Programu wieloletniego w 2019 r. Zarządca otrzyma 3 662,5 mln zł dotacji na jego realizację, w tym 3 600 mln zł z budżetu państwa oraz 62,5 mln zł z Funduszu Kolejowego. Zgodnie z art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu. Według stanu na dzień wydania niniejszej decyzji umowa tego rodzaju nie została jeszcze podpisana. Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Pismem z 8 marca 2018 r. nr IUS3-3610-2/18 Zarządca zawniósł o zatwierdzenie 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 rozkład rjp 2018/2019, uzupełniając wniosek pismem z 11 kwietnia 2018 r. nr IUS3-3610-2.2/18 i pismem z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18. Następnie pismem z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18 (data wpływu 24 maja 2018 r.) przedstawił wprowadzone przez siebie zmiany projektu cennika. Wprowadzone przez Zarządcę zmiany dotyczyły zastosowanych przedziałów mas pociągów, wartości współczynników korygujących średnią stawkę dostępu ze względu na masę brutto pociągu, wysokości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Zarządca w piśmie z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18 poinformował, że z analizy przeprowadzonej na podstawie projektu cennika na rjp 2018/2019 w aspekcie art. 7 ust. 2 rozporządzenia UE wynika, że planowana średnia stawka jednostkowa dla pociągu o masie z przedziału $960 \text{ ton} \leq M \leq 1020 \text{ ton}$ wynosi 9,23 zł za pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, i jest mniejsza od 2 euro wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r. przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen, tzn. od 10,52 zł/pockm.

Prezes UTK zweryfikował powyższe (porównując równowartość w złotych 2 euro wg średniego kursu Narodowego Banku Polskiego wymiany walut z 2005 r., przeindeksowaną rocznymi wskaźnikami cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny², ze średnią stawką jednostkową dla pociągu w przedziale masy $960 \text{ ton} \leq M < 1020 \text{ ton}$), potwierdzając, że średnie koszty bezpośrednie Zarządcy na pockm pociągu o masie 1 000 ton wynoszą nie więcej niż 2 EUR (wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen), co zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia UE umożliwia przeprowadzenie kontroli uproszczonej. Zgodnie z motywem 16 rozporządzenia UE, w celu ograniczenia obciążeń administracyjnych dla organów

² <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja/roczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/>

regulacyjnych, nie należy wymagać tego samego stopnia szczegółowości do obliczania kosztów bezpośrednich, jeżeli ich wartość znajduje się poniżej tego poziomu.

Jednakże, chociaż przesłanka określona w art. 7 ust. 2 rozporządzenia UE daje organowi regulacyjnemu możliwość zastosowania do weryfikacji obliczania kosztów bezpośrednich uproszczonego systemu kontroli, intencją Prezesa UTK było przeprowadzenie szczegółowej analizy w celu ustalenia w jakim stopniu sposób ustalenia przez Zarządcę stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019 wpłynie na uczestników rynku kolejowego. Mając na uwadze potrzebę wspierania rozwoju transportu kolejowego i istotność wpływu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na funkcjonowanie przewoźników kolejowych, Prezes UTK nie skorzystał z zawartego w ww. przepisie upoważnienia do przeprowadzenia uproszczonej kontroli. Prezes UTK dokonał więc szczegółowej analizy sposobu ustalania przez Zarządcę stawki jednostkowej opłaty podstawowej i opłaty manewrowej.


Charakterystyka danych zawartych w projekcie cennika została przedstawiona poniżej:

Kategoryzacja odcinków linii kolejowych

Kategorie odcinków linii kolejowych Zarządca określił na podstawie następujących, zdefiniowanych przez niego przedziałów prędkości oraz klas linii.

Przedziały prędkości	V _{śr} [km/h]
1	V _{śr} > 120
2	80 < V _{śr} ≤ 120
3	40 < V _{śr} ≤ 80
4	0 < V _{śr} ≤ 40
-	0

Klasa linii (do kategoryzacji odcinków)	Klasa linii
A	A
B	B1
B	B2
C	C2
C	C3
C	C4
D	D2
D	D3
D	D4

Jak podaje Zarządca w zał. 4 do projektu cennika, ³. Średnie wartości dopuszczalnej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku parzystego i nieparzystego są obliczane na podstawie danych zawartych w systemie informatycznym Zarządcy pod nazwą 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 dwóch obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

³ Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości 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 ww. warunek nie zostaje spełniony, kategoria wynikająca z prędkości jest obniżana o jedną kategorię, po czym warunek jest sprawdzany ponownie.

Z kolei klasy linii zdefiniowane są na podstawie Modułu A1 „Klasyfikacja obciążeń linii i pojazdów” zawartego w Warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych "Id-1" (d-1) publikowanych na stronie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pod adresem

https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruck/Warunki_techniczne_Id-1_ujednocic..pdf,

zgodnie z którymi klasyfikacja linii lub odcinków uwzględnia nacisk osi pojazdu [kN/oś], obciążenie liniowe [kN/m], charakterystykę geometryczną pojazdu [m] oraz prędkość [km/h], jak poniżej:

Moduł A1			
Tablica 1			
Obciążenia wzorcowe reprezentujące klasy linii			
Klasa	Nacisk osi [kN/oś]	Obciążenie liniowe [kN/m]	Charakterystyka geometryczna
A	157 (16,0 t/oś)	49 (5,0 t/m)	
B1	177 (18,0 t/oś)	49 (5,0 t/m)	
B2	177 (18,0 t/oś)	63 (6,4 t/m)	
C2	196 (20,0 t/oś)	63 (6,4 t/m)	
C3	196 (20,0 t/oś)	71 (7,2 t/m)	
C4	196 (20,0 t/oś)	78 (8,0 t/m)	

Moduł A1			
Tablica 1 c.d.			
Klasa	Nacisk osi [kN]	Obciążenie liniowe [kN/m]	Charakterystyka geometryczna
D2	221 (22,5 t/oś)	63 (6,4 t/m)	
D3	221 (22,5 t/oś)	71 (7,2 t/m)	
D4	221 (22,5 t/oś)	78 (8,0 t/m)	
E4	245 (25,0 t/oś)	78 (8,0 t/m)	
E5	245 (25,0 t/oś)	86 (8,8 t/m)	

W przypadku różnych wielkości nacisku osi lub nacisku liniowego występujących na odcinku linii kolejowej, do ustalenia klasy linii dla odcinka przyjmowana jest najmniejsza wielkość nacisku osi lub nacisku liniowego.

Kategorie odcinków linii kolejowych zostały przez Zarządcę określone w następujący sposób:

Przedziały prędkości	Klasa linii	Kategoria
4	A	4
4	B	4
4	C	4
4	D	4
3	A	4
3	B	4
3	C	3
3	D	3

2	A	4
2	B	4
2	C	3
2	D	2
1	A	4
1	B	4
1	C	3
1	D	1

przy czym dla potrzeb ustalenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej klasa B obejmuje klasy linii o kodzie B1 i B2, klasa C obejmuje klasy linii o kodzie C2, C3 i C4, zaś klasa D obejmuje klasy linii o kodzie D2, D3 i D4.

Zarządca zdefiniował kategorie linii kolejowych w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, dokonując podziału zarządzanych linii kolejowych na cztery kategorie, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów, a więc spełnił przesłanki określone w § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB, zgodnie z którym *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 i 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.*

Przedziały mas brutto pociągów

Zarządca ustalił równe lewostronnie domknięte przedziały mas brutto pociągów co 60 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 60 ton, a ostatni $4980 \leq M < 5040$ t.

Wypełniona została więc przesłanka o której mowa w § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zgodnie z treścią której zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego, a także przesłanka określona w § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB, zgodnie z którą zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

Planowana baza kosztowa

Dla rjp 2018/2019 Zarządca po raz pierwszy szacuje koszty bezpośrednie będące rezultatem przejazdu pociągu w oparciu o Metodę obliczania kosztów bezpośrednich opracowaną na podstawie rozporządzenia UE.

Przygotowana przez Zarządcę Metoda obliczania kosztów bezpośrednich oparta jest na metodzie różnicowania kosztów, określonej w art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE.

Jak podał Zarządca, Metoda obliczania kosztów bezpośrednich jest efektem prac zespołu ekspertów powołanego przez Zarządcę w celu ustalenia koncepcji wyodrębnienia z kosztów utrzymania i remontów, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacji części tych kosztów, które bezpośrednio wynikają z przejazdu pociągu.

Zarządca ustalając koszty bezpośrednie będące rezultatem przejazdu pociągu wspierał się również wiedzą ekspercką w zakresie m.in. prawa, ekonomii, rachunkowości, statystyki i ekonometrii, co potwierdzają przedstawione w materiale dowodowym materiały, takie jak *Opinia prawna dotycząca interpretacji przepisów dotyczących obliczania kosztu bezpośredniego zdefiniowanego w art. 2 pkt 1 rozporządzenia UE*, zwana dalej „opinią prawną”, oraz *Koncepcja szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu*, zwana dalej „Koncepcją szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych” i *Instrukcja do narzędzia informatycznego kalkulacji wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu*, zwana dalej „instrukcją KPMG”.

Dla każdej z poszczególnych grup kosztów (utrzymanie i remonty, prowadzenie ruchu kolejowego, amortyzacja) Zarządca ustalił indywidualny sposób selekcji kosztów ponoszonych wyłącznie bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu. Niezbędnych w tym celu danych źródłowych dostarczył system finansowo-księgowy oraz dane techniczne Zarządcy. Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika Zarządca odpowiednio przystosował swój system controllingu w celu ułatwienia procesu kategoryzacji, kwalifikacji i selekcji kosztów ponoszonych wyłącznie bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.

Obliczone koszty bezpośrednie stanowią część kosztów działalności podstawowej Zarządcy. Zarządca w projekcie cennika wskazał, że koszty pozostałych działalności pozostają kosztami niekwalifikowanymi do kosztów bezpośrednich.

Zarządca jako koszty niekwalifikowalne uznał:

- a) koszty niezwiązane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym:
- finansowe,
 - pozostałej działalności operacyjnej,
 - administracyjne i ogólnozakładowe,
 - sprzedaży innych usług na zewnątrz,
 - sprzedaży materiałów,
 - sprzedaży usług wewnątrzzakładowych obiektów socjalnych,
 - pionu inwestycyjnego,
 - Straży Ochrony Kolei,
 - utrzymania obiektów infrastruktury usługowej,
 - infrastruktury wyłączanej z eksploatacji,
 - świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów,
 - świadczenia usług udostępniania linii kolejowych ruchu na liniach o szerokości 1520 mm,
 - świadczenia usług udostępniania linii kolejowych linii udostępnianych w transzycie uprzywilejowanym,
 - koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby,
 - amortyzacji nie zaliczanej do kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
- b) koszty związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym część kosztów amortyzacji, prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów, w tym:
- infrastruktury kolejowej, nieprzypisane bezpośrednio do linii i stacji,
 - usuwania skutków wypadków kolejowych,
 - eksploatacji,
 - diagnostyki,
 - napraw awaryjnych,
 - zabezpieczeń przed kradzieżami oraz koszty usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
 - konserwacji, napraw bieżących i głównych, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
 - związane z przygotowaniem do akcji zima,
 - branży automatyki i telekomunikacji,
 - branży energetycznej, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
 - branży drogowej, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
 - branży pozostałej, za wyjątkiem części kosztów bezpośrednio wynikających z ruchu pociągów, tj. wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, dróżników przejazdowych, części kosztów bezpośrednich dyspozytorów planistów i liniowych oraz kosztów wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych pracowników zajmujących się opracowywaniem rozkładów jazdy pociągów,
 - odpisów amortyzacyjnych, które nie są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągów,
 - zużycia paliwa stałego,
 - zużycia materiałów i energii, za wyjątkiem części kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu,
 - wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników za wyjątkiem wynagrodzeń i składek z tytułu ubezpieczeń społecznych, w części bezpośrednio wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów,
 - usług obcych, za wyjątkiem usług remontowych i konserwacyjnych oraz pozostałych usług w części bezpośrednio wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów,
 - pozostałych kosztów rodzajowych,
 - podatków i opłat,
 - zakupionych usług wewnętrznych.

Zarządca infrastruktury dodatkowo nie uwzględnił w kosztach bezpośrednich nakładów inwestycyjnych, co do zwrotu których nie jest zobowiązany.

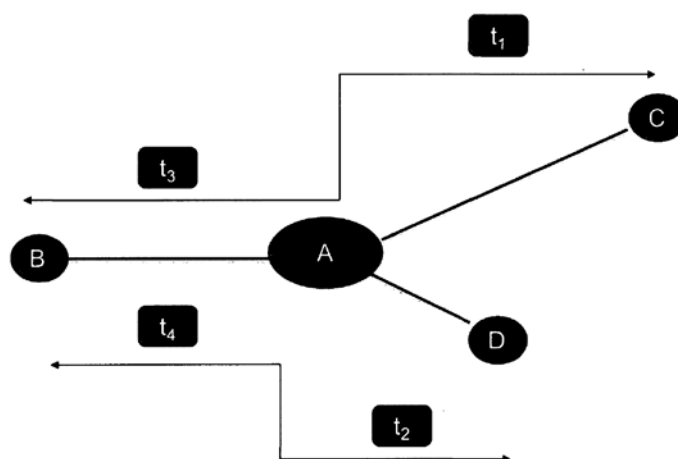
Dla określenia kosztów kwalifikowalnych do kosztów bezpośrednich będących rezultatem przejazdu pociągu Zarządca zastosował następujące metody, odpowiednio:

1. W zakresie kosztów utrzymania i remontów Zarządca przyjął metodę zero-jedynkową, polegającą na ocenie poszczególnych typów zdarzeń gospodarczych pod kątem powstawania ich bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu. W grupie zdarzeń gospodarczych generujących koszty bezpośrednie Zarządca uwzględnił wyłącznie takie, które nie budziły wątpliwości, że występuje ich bezpośrednia zależność od przejazdu pociągu. W przypadku częściowej niezależności kosztu od przejazdu pociągu, zostaje on zaliczony do kosztów niekwalifikowalnych związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Jak podaje Zarządca, w celu precyzyjnego wyodrębnienia kosztów ponoszonych bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, oprócz wprowadzonej dodatkowej walidacji systemu SAP CO, zastosowano potrójny system weryfikacji: na etapie dekretacji, na etapie wprowadzania do systemu SAP oraz na etapie raportowania. Powyższy schemat działania pozwala Zarządcy na wyodrębnienie oraz zaliczenie do kosztów bezpośrednich części kosztów branży drogowej i energetyki (konserwacji, napraw bieżących, głównych i akcji zima) oraz kosztów zużycia nietrakcyjnego paliwa płynnego, zużycia materiałów i energii, usług remontowych oraz usług związanych z konserwacją, wynagrodzeń i składek z tytułu ubezpieczeń społecznych.

2. W zakresie kosztów prowadzenia ruchu kolejowego Zarządca ujął część kosztów wynagrodzeń i składek ZUS pracodawcy, uwzględniającą czas czynnego zaangażowania w działania związane z przejazdem pociągów i manewrami pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów, tj. dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych, dróżników przejazdowych, dyspozytorów ds. planowania produkcji i dyspozytorów liniowych oraz konstruktorów rozkładów jazdy pociągów.

Według informacji zawartych w Metodzie obliczania kosztów bezpośrednich (str. 15) faktyczne zatrudnienie dróżników przejazdowych, zwrotniczych, nastawniczych oraz dyżurnych ruchu jest dostosowane do opracowanego rozkładu jazdy pociągów, a więc uzależnione od zapotrzebowania przez przewoźników i faktycznego przydzielania tras pociągów. W przypadku nieprzydzielenia tras pociągów na danych odcinkach linii kolejowych pracownicy ci, zgodnie z organizacją pracy Zarządcy (czynności służbowe można wykonywać maksymalnie na trzech posterunkach ruchu), wykonują pracę na innych odcinkach, na których odbywa się ruch pociągów. Zarządca wykazał, że biorąc pod uwagę ww. system pracy Zarządcy, w przypadku braku ruchu pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowej, koszty zatrudnienia dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotniczych i dyżurnych ruchu nie są ponoszone. Dodatkowo Zarządca przedstawił opinię prawną (*jak należy rozumieć koszt bezpośredni prowadzenia ruchu, tj. czy wynagrodzenie dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotniczych i dyżurnych ruchu może zarządca infrastruktury kolejowej zaliczyć do kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu pociągów w świetle art. 4 pkt 1, art. 1, art. 3 ust. 1 i ust. 4 rozporządzenia UE*), która potwierdziła słuszność stanowiska, że koszty zatrudnienia dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotniczych i dyżurnych ruchu nie są stałe dla poszczególnych odcinków linii i w związku z tym nie są kosztami niekwalifikowalnymi, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia UE.

Zarządca przedstawił schemat obsługi pociągu przez posterunek ruchu, jak poniżej:



gdzie:

1. Posterunek (stacja), dla którego prowadzone jest wyliczenie,

B, C, D – posterunki przyległe,

Posterunek – stacja (rozumiana jako jeden posterunek, niezależnie od liczby rejonów dysponujących, okręgów nastawczych, grup torów itd.), posterunek odgałęźny, posterunek bocznicy, posterunek blokowy,

odcinek – szlak, odstęp, odcinek zdalnie sterowany,

t_1 – czas jazdy pociągu od posterunku B do posterunku C,

t_2 – czas jazdy pociągu od posterunku B do posterunku D,

t_3 – czas jazdy pociągu od posterunku C do posterunku B,

t_4 – czas jazdy pociągu od posterunku D do posterunku B,

W przypadku początku/końca przejazdu na stacji A, pomiar czasu wygląda następująco:

t_1 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku C,

t_2 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku D,

t_3 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku B.

Jak podano w projekcie cennika, czas czynnego zaangażowania dyżurnych ruchu ustalono na podstawie rejestracji ruchu pociągów. Dyżurny ruchu jest czynnie zaangażowany od momentu wyjazdu pociągu z posterunku poprzedzającego obsługiwany posterunek do momentu wjazdu pociągu na następny posterunek. Odwołując się do schematu pomiaru czasu przez posterunek A z posterunków B, C i D czas czynnego zaangażowania dyżurnego ruchu na posterunku A dla przejazdu wszystkich pociągów Zarządca oblicza wg poniższego wzoru:

$$T_{pd} = \Sigma t_1 + \Sigma t_2 + \Sigma t_3 + \Sigma t_4$$

gdzie:

T_{pd} – czas zaangażowania dyżurnego ruchu na posterunku A dla przejazdu wszystkich pociągów,

Σt_1 - suma czasów jazdy wszystkich pociągów od posterunku B do posterunku C,

Σt_2 - suma czasów jazdy wszystkich pociągów od posterunku B do posterunku D,

Σt_3 - suma czasów jazdy wszystkich pociągów od posterunku C do posterunku B,

Σt_4 - suma czasów jazdy wszystkich pociągów od posterunku D do posterunku B.

Jak podaje Zarządca zastosowano rozwiązanie, które nie dopuszcza do ewentualnego naliczania czasu efektywnego ponad ten czas, który wynika z umowy o pracę dyżurnego ruchu.

Zarządca wykazał, że czynny czas zaangażowania nastawniczego w prowadzenie ruchu pociągu liczony jest od momentu powiadomienia przez dyżurnego ruchu (po zgłoszeniu pociągu przez dyżurnego ruchu poprzedniego posterunku) do czasu wyjazdu pociągu ze stacji, powiększony o czas niezbędny do przywrócenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym do położenia zasadniczego, i średnio wynosi 0,75 czasu zaangażowania dyżurnego ruchu.

Zarządca wykazał, że czynny czas zaangażowania zwrotniczego w prowadzenie ruchu pociągu liczony jest od momentu powiadomienia przez nastawniczego do czasu wyjazdu pociągu ze stacji, powiększony o czas niezbędny do przywrócenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym do położenia zasadniczego, i średnio wynosi 0,5 czasu zaangażowania dyżurnego ruchu.

W czasie czynnego zaangażowania została ujęta również informacja o czasie obsługi urządzeń w celu realizacji manewrów.

Czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego został wyliczony przez Zarządcę dla każdego przejazdu kolejowo-drogowego indywidualnie przez poszczególne Zakłady Linii Kolejowych na podstawie dokumentacji techniczno-ruchowej. Ze względu na różne czasy od powiadomienia dróżnika do zjazdu pociągu z przejazdu oddzielnie zostały przeliczone pociągi w kierunku nieparzystym i parzystym dla tej samej linii. Jeżeli dróżnik przejazdowy obsługuje kilka przejazdów lub przejazd zabudowany jest na kilku liniach, w celu obliczenia pełnego czasu zaangażowania dróżnika czasy zostały przez Zarządcę wyliczone i zsumowane dla wszystkich obsługiwanych przejazdów na każdej linii. Czas czynnego zaangażowania dróżników przejazdowych dla każdego przejazdu ustalono zgodnie z poniższym wzorem:

$$T_{przej} = X_{sr\ niep} * t_{sr\ niep} + X_{sr\ parz} * t_{sr\ parz}$$

gdzie:

T_{przej} – czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego związany z ruchem pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych,

$X_{sr\ niep}$ – średnia liczba pociągów w kierunku nieparzystym w dobie,

$t_{sr\ niep}$ – średni czas od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku nieparzystym z przejazdu,

$X_{sr\ parz}$ – średnia liczba pociągów w kierunku parzystym w dobie,

$t_{sr\ parz}$ – średni czas od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku parzystym z przejazdu.

W oparciu o czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego Zarządca oblicza koszty bezpośrednio wynikające z ruchu pociągów. W celu obliczenia ww. kosztów w pierwszej kolejności określa udział faktycznego zaangażowania dróżników przejazdowych związany z ruchem pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych w stosunku do całkowitego czasu pracy strażnicy przejazdowej, ustalonej na podstawie liczby obliczeniowych stanowisk dróżnika przejazdowego, gdzie jedno stanowisko obliczeniowe dróżnika to jeden jednoosobowy posterunek dróżnika czynny całą dobę.

$$P_{\text{zaang}} = T_{\text{pracy}} / T_{\text{przej}}$$

gdzie:

P_{zaang} - procent zaangażowania dróżników przejazdowych związany z ruchem pociągów,

T_{pracy} - czas pracy dróżników przejazdowych,

T_{przej} - całkowity czas pracy strażnicy przejazdowej.

Zarządca jako koszty bezpośrednio związane z ruchem pociągu uznał również koszty zaangażowania dyspozytorów ruchu (dyspozytorzy ds. planowania produkcji i dyspozytorzy liniowi), odpowiadających za nadzór, regulację i koordynację całokształtu działań związanych z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej, przy czym regulacja i koordynacja terminowej realizacji rozkładu jazdy pociągów odbywa się w sposób ciągły. Zgodnie z Metodą obliczania kosztów bezpośrednich (str. 17) koszt bezpośredni dyspozytorów obejmuje jedynie taką część wynagrodzenia i narzutu ubezpieczeń społecznych, która wynika bezpośrednio z ruchu pociągów. Zgodnie z projektem cennika, w obliczeniach czasu czynnego zaangażowania podczas jednego dyżuru dyspozytora ds. planowania produkcji wzięte zostały pod uwagę informacje o liczbie pociągów towarowych koniecznych do zaplanowania i czasie niezbędnym za zaplanowanie jednego pociągu. Z kolei w obliczeniach czasu czynnego zaangażowania podczas dyżuru jednego dyspozytora liniowego zostały ujęte informacje o ilościach opóźnień pociągów i czasie poświęconym na rejestrowanie danych o opóźnieniach oraz o liczbie pociągów i czasie poświęconym na nadzór.

Do kosztów bezpośrednio związanych z ruchem pociągu Zarządca zaliczył również koszty wynagrodzeń i narzutów na ubezpieczenia społeczne konstruktorów rozkładów jazdy pociągów, jako koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy pociągów. Zarządca uzasadnia ten fakt w Metodzie obliczania kosztów bezpośrednich (str. 18) następująco: *Praca konstruktorów polega przede wszystkim na zapewnieniu sprawnego i bezpiecznego ruchu kolejowego. Rozkład jazdy ma na celu zagwarantowanie regularności i punktualności ruchu kolejowego i opracowywany jest przy współudziale zainteresowanych aplikantów. Opracowanie rozkładu jazdy następuje zawsze po dokładnym zaznajomieniu się przez konstruktora z warunkami techniczno-eksploatacyjnymi odcinków linii kolejowych i możliwościami taborowymi oraz zasobami kadrowymi. Każda czynność wykonywana przez konstruktorów jest bezpośrednio związana z przydzieleniem konkretnej trasy pociągu w ramach realizowanych przez PLK rozkładów jazdy pociągów i na różnych etapach ich budowy.*

W opinii Prezesa UTK zakwalifikowanie kosztów wynagrodzeń i narzutów na ubezpieczenia społeczne konstruktorów rozkładów jazdy pociągów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu nie stoi w sprzeczności z treścią art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE.

3. W zakresie amortyzacji Zarządca opracował system obliczania wartości wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej spowodowanego przejazdem pociągu. Zarządca, kierując się zasadą ostrożności, skorzystał ze wsparcia merytorycznego w zakresie statystyki, rachunkowości, controllingu i rozwiązań informatycznych wyrażonego w koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych i w instrukcji KPMG oraz oceny przyjętego systemu pod kątem zgodności z przepisami prawa, wyrażonej w opinii prawnej (odpowiedzi na zapytanie *czy amortyzacja, która jest określona na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu (art. 4 ust. 1 lit. n rozporządzenia UE) może być kwalifikowana jako koszt bezpośredni w świetle wyłączenia z kosztów kwalifikowanych kosztów stałych (art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia UE)*).

W wyniku przeprowadzonych badań (Koncepcja szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych), wykorzystujących analizę praktyk europejskich, specjalistycznej literatury i opracowań, wnioskami z wywiadów z unijnymi regulatorami, zarządcami infrastruktury kolejowej i ekspertami w zakresie zużywania się elementów infrastruktury, Zarządca stwierdził, że zasadniczymi powodami zużycia infrastruktury kolejowej są przejazd pociągu oraz naturalne procesy zużycia (np. korozja), które nie zależą od poruszających się pociągów. W przypadku czynników związanych z przejazdem pociągu, stopień zużycia infrastruktury kolejowej nie jest jednakowy i zależy od wielu parametrów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, takich jak masa, prędkość, moc, nacisk na oś, liczba osi, geometria konstrukcji itp. Parametry te mają na siebie wzajemny wpływ, który może zmniejszać lub zwiększać intensywność i wielkość zużycia.

Spośród otwartego katalogu elementów infrastruktury kolejowej wykluczono elementy infrastruktury, których rzeczywiste zużycie nie jest zależne w sposób bezpośredni od przejazdu pociągów, tj. ~~☒--☒~~. Natomiast zidentyfikowano te, których związek z ruchem pociągów może być bezpośredni. Do grupy tej zaliczono tory (tory główne zasadnicze, tory główne dodatkowe, tory boczne, tory bocznicowe oraz tory dojazdowe do bocznic) oraz rozjazdy, obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, przepusty kolejowe i tunele liniowe, ściany oporowe i konstrukcje tymczasowe) oraz część trakcji elektrycznej (np. przewody jezdne czy izolatory). Przy czym, na podstawie analizy technicznej (której etapy, przebieg i wnioski końcowe zostały opisane w rozdziale 4 Koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych) stwierdzono, że w ww. grupie elementów infrastruktury kolejowej obiektywne wyznaczenie zależności zużycia od przejazdu pociągu jest możliwe jedynie w przypadku torów kolejowych. W przypadku bowiem torów kolejowych dorobek naukowy dostarcza wiele schematów uzasadniających zależność zużycia nawierzchni torowej lub jej elementów od różnych parametrów eksploatacyjnych. Natomiast w przypadku sieci trakcyjnej, zgodnie z wynikami

analizy technicznej (s. 56 Konceptji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych) zależność zużycia od przejeżdżającego pojazdu jest trudna do oszacowania. Z kolei w przypadku obiektów inżynierskich zdaniem Zarządcy (str. 19 projektu cennika) brakuje informacji o przeprowadzonych badaniach nad zależnościami zużycia tego typu infrastruktury kolejowej od parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Jest to zjawisko złożone, przy czym zgodnie z analizą techniczną

Zgodnie z Metodą obliczania kosztów bezpośrednich (str. 19) wyznaczenie zależności zużywania się nawierzchni torowej od przejazdu pociągu jest skomplikowane ze względu na występowanie dużej liczby zjawisk mających wpływ na zużycie i oddziaływujących na siebie wzajemnie, jak też od różnych parametrów eksploatacyjnych, wśród których najistotniejsze znaczenie mają parametry natężenia przewozów, prędkości i nacisku na oś (lub masy) pojazdu. Specjalistyczne modele wykorzystujące te zależności pozwalają na wiarygodną ocenę stopnia zużycia nawierzchni torowej. Jako najbardziej efektywny model pozwalający wyznaczyć zbliżoną do rzeczywistej trwałość nawierzchni kolejowej w oparciu o dostępne dane techniczne i eksploatacyjne, przyjęto *Metodę oceny zdolności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej "SOKON"*, autorstwa prof. Henryka Bałucha, zwaną dalej „opracowaniem SOKON” lub „metodą SOKON”. Z kolei jako najlepszy sposób metody szacowania amortyzacji środków trwałych w części wynikającej z zużycia na skutek ruchu kolejowego (kosztów bezpośrednich) Zarządca przyjął metodę różnicy kosztów, polegającą na zróżnicowaniu kosztów amortyzacji księgowej na koszty kwalifikowane (amortyzację bezpośrednią) w oparciu o współczynnik rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdu pociągu i koszty niekwalifikowalne. Jak wskazano na str. 71 Konceptji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych.

Kalkulacja kosztów amortyzacji bezpośrednio wynikającej z ruchu pociągów została przeprowadzona przez Zarządcę w następujących etapach:

Następnie do zmapowanych dla środków trwałych danych technicznych dokonywane jest przypisanie trwałości nominalnych oraz odpowiadających im nominalnych wartości prędkości, nacisków na oś, jakości utrzymania oraz wskaźnika pociągów towarowych, zgodnie z kombinacją szyn i podkładów (z opracowania SOKON). Kolejno każdemu środkowi trwałemu przypisywane są parametry nominalne, jako średnia parametrów nominalnych ważonych długością odcinków, do których te dane są przypisane.

Następnie Zarządca, używając algorytmów obliczeniowych z opracowania SOKON, dokonuje skorygowania trwałości nominalnych, poprzez zestawienie informacji o rzeczywistych i nominalnych maksymalnych prędkościach, maksymalnych naciskach na oś, wskaźnikach pociągów towarowych, wskaźnikach utrzymania oraz długościach i promieniach występujących łuków.

- Wyliczenie współczynnika rzeczywistego zużycia i amortyzacji bezpośredniej dla każdego analizowanego środka trwałego wraz z informacją o obiekcie kontrolingowym i numerze zlecenia wewnętrznego.

Współczynnik rocznego zużycia środka trwałego w wyniku ruchu pociągów jest stosunkiem rocznego obciążenia do skorygowanej trwałości środka trwałego, zgodnie ze wzorem:

$$Wz = \frac{Qa}{Ts}$$

gdzie

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%],

Qa – roczne obciążenie [t] poniesione przez środek trwały,

Ts – trwałość skorygowana [t], maksymalne obciążenie możliwe do poniesienia przez środek trwały w trakcie jego całkowitego okresu użytkowania.

Koszty amortyzacji bezpośrednio wynikającej z ruchu pociągów to iloczyn odpisów amortyzacyjnych od środków trwałych w części finansowanej ze środków własnych i ilorazu współczynnika zużycia i księgowej stawki amortyzacji, zgodnie z poniższym wzorem:

$$Ab = \frac{Wz}{Ak} * Am$$

gdzie

Ab – amortyzacja bezpośrednia, wynikająca z zużycia środka trwałego w wyniku przejazdu pociągu [zł],

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%],

Ak – księgową stawką amortyzacji [%],

Am – amortyzacja księgową środka trwałego w części finansowanej ze środków własnych [zł].

Zgodnie z Metodą obliczania kosztów bezpośrednich (s. 20), o ile koszt zużycia środka trwałego w wyniku zastosowania obliczeń ustalony zostanie na wyższym poziomie niż księgowy odpis amortyzacyjny, ze względów ostrożnościowych i w celu nieobciążania przewoźników wyższymi kosztami ustalono, że dla tego przypadku koszt amortyzacji nie przekroczy wartości ujętej w księgach Zarządcy.

W opinii Prezesa UTK Zarządca wprowadził metodę obliczania części amortyzacji, nawiązującą do mierników zużycia poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej w zależności od ruchu pociągów, co w świetle art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE stanowi koszt kwalifikowalny do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.

Opisany powyżej sposób ustalenia oraz oszacowania przez Zarządcę wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu pozwala na ocenę, że identyfikacja kosztów oraz kwalifikowanie ich wartości do kosztów bezpośrednich zostały przeprowadzone przez Zarządcę w sposób rzetelny, transparentny, obiektywny i wiarygodny.

Przeprowadzona analiza doprowadziła Prezesa UTK do wniosków, że sposób obliczania przez Zarządcę kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu i rezultat wykonywania manewrów jest zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami § 21 i 24 rozporządzenia MiiB oraz art. 3 ust. 1 i 4 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Wartość kosztów uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu i manewrów przedstawiono w poniższej tabeli:

Koszty Zarządcy za 2017 r. [tys. zł]	
koszty bezpośrednio ponoszone	1 791 414,88
w tym koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną	39 651,96

Wyodrębnione w powyżej opisany sposób koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeszacował, zgodnie z § 21 ust. 13 pkt 1 i 2 rozporządzenia MiiB:

a) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2018/2019	9 grudnia 2018 r.	14 grudnia 2019 r.	371
2	2017 r.	1 stycznia 2017 r.	31 grudnia 2017 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,0164

b) planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, lub, w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji i wskaźniki dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej planowane na lata 2018-2019, ustalone zostały na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2017 r.⁴, przedstawia je poniższa tabela:

⁴ Dostępne pod adresem https://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/sytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne/wytyczne?p_p_id=101_INSTANCE_S0gu&p_p_lifecycle=0&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&_101_INSTANCE_S0gu_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_bip_article&_101_INSTANCE_S0gu_articleId=1135583&_101_INSTANCE_S0gu_version=2.8

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2018 r.	2019 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,3%	102,3%
Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej – dynamika realna	102,4%	102,7%

Zarządca mając na uwadze współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, a także wskaźniki inflacji, określił planowaną wysokość kosztów bezpośrednich, którą przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Plan na rjp 2018/2019 kosztów bezpośrednio ponoszonych [zł]	Plan na rjp 2018/2019 kosztów bezpośrednio ponoszonych - <u>wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną</u> [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	776 123 433,55	0,00
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	1 024 630 316,91	42 179 059,24
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	109 633 917,40	0
Razem	1 910 387 667,86	42 179 059,24

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wysokości kosztów bezpośrednich spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB oraz art. 3 ust. 3 rozporządzenia UE.

Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rjp 2016/2017, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Sposób obliczenia przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2018/2019	9 grudnia 2018 r.	14 grudnia 2019 r.	371
2	rjp 2016/2017	11 grudnia 2016 r.	9 grudnia 2017 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,0192

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2016/2017 i planowanej w rjp 2018/2019, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przedstawia poniższa tabela:

Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną w rjp 2016/2017 [pockm]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją spalinową w rjp 2016/2017 [pockm]	Planowana na rjp 2018/2019 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Planowana na rjp 2018/2019 praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]
192 007 259	43 790 588	195 699 707	44 632 714
235 797 847		240 332 421	

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB.

I. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawki cząstkowe:

a) 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, co jest zgodne z § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

Część stawki zależna od trakcji pociągu została przez Zarządcę ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną powiększonej o planowaną liczbę kilometrów pracy manewrowej wykonywanej z wykorzystaniem trakcji elektrycznej.

Zarządca oszacował część stawki zależną od trakcji w następujący sposób:

$$42\,179\,059,24 \text{ zł} / 195\,699\,707 \text{ pockm} = 0,22 \text{ zł/pockm}$$

Sposób ustalenia części stawki zależnej od trakcji jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB.

– Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

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, co jest zgodne z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii została obliczona w następujący sposób:

$$1\,868\,208\,608,63 \text{ zł} / 240\,332\,421 \text{ pockm} = 7,77 \text{ zł/pockm}$$

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią kategorię linii kolejowej, dla której wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych wynosi 1. Średnia kategoria linii kolejowej wynosi 2,3 i została ustalona na podstawie danych o przejazdach wszystkich pociągów w okresie obowiązywania rjp 2016/2017 z uwzględnieniem kategorii odcinków planowanych na dzień wejścia w życie rjp 2018/2019, jako średnia ważona długością przejazdów pociągów po odcinkach danej kategorii. Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 6 i 7 rozporządzenia MliB.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości kursujących w rjp 2016/2017 jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą, co jest zgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych wyznaczono w oparciu o współczynnik degradacji v_5 zależny od średniej dopuszczalnej prędkości, a także o współczynnik η wyrażający wpływ nacisków osi pojazdów szynowych na trwałość szyn.

Współczynnik degradacji v_s jest obliczany zgodnie ze wzorem:

$$v_s = \sqrt[3]{(1 + 0,012V)^2}$$

gdzie

v_s – współczynnik degradacji,

V- prędkość pociągu.

Współczynnik η wyraża wzór:

$$\eta = 5 * 10^{-3} * P_n$$

gdzie

P_n – nacisk osi wyrażony w [kN].

Po wyznaczeniu dla każdego odcinka cennikowej kategorii linii Zarządca wyznacza dla każdego j-tego odcinka współczynnik v_{s_j} zależny od średniej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej według wzoru:

$$v_{s_j} = \sqrt[3]{(1 + 0,012V_j)^2}$$

Następnie dla każdego j-tego odcinka wyznacza współczynnik η_j wyrażający wpływ nacisków osi pojazdów szynowych na trwałość szyn, zgodnie ze wzorem

$$\eta_j = 5 * 10^{-3} * P_{n_j}$$

Następnie dla każdego j-tego odcinka iloczynu współczynników $W_{kat j} = v_{s_j} * \eta_j$

W dalszym etapie Zarządca wyznacza dla każdej kategorii odcinka linii kolejowej współczynnika $W_{kat n}$ (gdzie n jest oznaczeniem cyfrowym kategorii) jako średniej wielkości (ważonej długością udostępnianych odcinków danej kategorii) iloczynu wskaźników v_{s_j} i η_j obliczonych dla każdego j-tego odcinka. Następnie na podstawie wartości 4 współczynników $W_{kat j}$ Zarządca wyznacza funkcją określającą współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii odcinka linii kolejowych dla średnich kategorii obliczanych dla poszczególnych tras pociągów. Na podstawie ww. funkcji Zarządca ustala współczynniki W_k różnicujące średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

W dalszym etapie Zarządca dokonuje korekty współczynników W_k aby dla średniej kategorii linii kolejowej 2,3 wartość współczynnika W_k wynosiła 1 (przelicza współczynniki W_k według proporcji jaką stanowią w stosunku do wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej kategorii linii kolejowej).

Zarządca spełnił przesłankę dla ustalenia współczynnika korygującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, określoną w § 21 ust. 11 pkt 1 i 2 rozporządzenia MliB.

Przyjęte przez Zarządcę wartości współczynników korygujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii kolejowych	W_k
1	1,2191
1,1	1,2069
1,2	1,1936
1,3	1,1793
1,4	1,1642
1,5	1,1482
1,6	1,1315
1,7	1,1142

Kategoria linii kolejowych	W_k
2,6	0,9397
2,7	0,9196
2,8	0,8996
2,9	0,8798
3	0,8602
3,1	0,8410
3,2	0,8222
3,3	0,8039

1,8	1,0962	3,4	0,7862
1,9	1,0778	3,5	0,769
2	1,0588	3,6	0,7526
2,1	1,0395	3,7	0,7369
2,2	1,0198	3,8	0,722
2,3	1,0000	3,9	0,708
2,4	0,9799	4	0,6951
2,5	0,9598		

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu

Zarządca przyjął do kalkulacji planowane masy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB.

Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu zostały wyznaczone w oparciu o współczynnik natężenia przewozów opisujący zależność degradacji nawierzchni od natężenia przewozów, obliczany w następujący sposób:

$$\omega(q) = 0,38 + 0,08q - 0,0009q^2$$

gdzie

ω – współczynnik natężenia przewozów.

q – natężenie przewozów [tg/rok].

Dla każdego przedziału masy obliczono natężenie przewozów q jako iloczyn średniej masy pociągu w danym przedziale i średniej liczby pociągów przypadającej na 1 km toru w okresie obowiązywania rjp 2018/2019.

Następnie Zarządca wyznaczył natężenia przewozów q_i dla każdego i -tego przedziału masy, zgodnie ze wzorem:

$$q_i = M_{sr\ i} * N_{poc}$$

gdzie

$M_{sr\ i}$ – średnia masa brutto pociągu w i -tym przedziale masy,

N_{poc} – średnia liczba pociągów przypadająca na 1 km toru.

Średnia masa brutto pociągu w przedziale masy jest wyznaczana przez Zarządcę jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą, co jest zgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB. W przypadku braku przejazdów pociągów w danym przedziale masy, średnią masę stanowi środek przedziału.

Prezes UTK wezwał Zarządcę pismem z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO do wyjaśnienia przez Zarządcę przyjętego założenia do obliczenia średniej masy brutto w przedziale. Zarządca w piśmie z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18 wyjaśnił, że przyjęte założenie nie ma wpływu na wynik obliczeń średniej masy brutto wszystkich pociągów, ponieważ jej wartość jest obliczana wg wzoru:

$$M_{srp} = \frac{M_1 * P_1 + M_2 * P_2 + \dots + M_n * P_n}{P_1 + P_2 + \dots + P_n}$$

gdzie:

M_n – planowana masa brutto

P_n – suma planowanej pracy eksploatacyjnej dla danej masy brutto M_n

W przypadku gdy w i -tym przedziale masy brutto praca eksploatacyjna wynosi 0, iloczyn $M_i * P_i$ również wyniesie 0, co powoduje, że przyjęcie średniej arytmetycznej w przedziale nie ma wpływu na wynik obliczeń średniej masy brutto pociągu. Stanowisko Zarządcy czyni zadość wezwaniu Prezesa UTK zawartemu w piśmie z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO.

Następnie Zarządca wyznacza dla każdego i -tego przedziału masy współczynniki natężenia przewozów W_{MI} według zależności określonej wzorem:

$$W_{MI} = 0,38 + 0,08 * q_i - 0,0009 * q_i^2$$

W dalszym etapie Zarządca dokonuje korekty współczynników W_M dla poszczególnych przedziałów mas w taki sposób, aby dla przedziału $660 \leq M < 720$ ton zawierającego średnią masę 660 ton współczynnik W_M wynosił 1 (przelicza współczynniki W_M według proporcji jaką stanowią w stosunku do wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej masy pociągu).

Zarządca spełnił przesłankę dla ustalenia współczynnika korygującego średnią stawkę w zależności od kategorii masy pociągu, określoną w §21 ust. 9 oraz ust. 10 pkt 1 i 2 rozporządzenia MliB.

Spełnienie przez Zarządcę warunku określonego w §21 ust. 10 pkt 3 i §21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia MliB

Na podstawie ustalonych danych dotyczących średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, wartości współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych oraz różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu, a także pracy eksploatacyjnej pociągów w poszczególnych przedziałach mas i średnich kategoriach linii kolejowych oraz pracy manewrowej Zarządca oblicza planowane przychody z opłaty manewrowej i podstawowej.

W przypadku wystąpienia różnicy pomiędzy planowanymi przychodami z opłaty podstawowej i manewrowej oraz kosztami bezpośrednimi zależnymi od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, Zarządca przeprowadza korektę współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu W_M .

W opinii Prezesa UTK zastosowane przez Zarządcę rozwiązanie, poparte obliczeniami zawartymi w zał. 4 do projektu cennika, spełnia przesłanki określone w §21 ust. 10 pkt 3 i §21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia MliB, ponieważ zaplanowane przez Zarządcę w projekcie cennika przychody z opłaty podstawowej i manewrowej z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów wynoszą 2 868 208 608,63 zł, z kolei planowane koszty bezpośrednie przyjęte do budowy cennika, projektu cennika, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną wynoszą 1 868 208 608,63 zł, zaś różnica między ww. przychodami i kosztami wynosi 1 000 000 000 zł. A więc z uwagi na zaokrąglenie stawek jednostkowych do pełnych groszy różnica „planowane przychody-koszty bezpośrednie”, uzyskana w wyniku korekty współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu zbliżona jest do 0.

Przyjęte przez Zarządcę wartości współczynników korygujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedział brutto	W_M	Przedział brutto	W_M
$M < 60$	0,3800	$2460 \leq M < 2520$	2,3073
$60 \leq M < 120$	0,5100	$2520 \leq M < 2580$	2,3359
$120 \leq M < 180$	0,6200	$2580 \leq M < 2640$	2,3792
$180 \leq M < 240$	0,7400	$2640 \leq M < 2700$	2,4380
$240 \leq M < 300$	0,8400	$2700 \leq M < 2760$	2,4634
$300 \leq M < 360$	0,9000	$2760 \leq M < 2820$	2,5076
$360 \leq M < 420$	0,9600	$2820 \leq M < 2880$	2,5407
$420 \leq M < 480$	0,9800	$2880 \leq M < 2940$	2,5789
$480 \leq M < 540$	0,9850	$2940 \leq M < 3000$	2,6300
$540 \leq M < 600$	0,9910	$3000 \leq M < 3060$	2,6520
$600 \leq M < 660$	0,9980	$3060 \leq M < 3120$	2,6939
$660 \leq M < 720$	1,0000	$3120 \leq M < 3180$	2,7244
$720 \leq M < 780$	1,0644	$3180 \leq M < 3240$	2,7633
$780 \leq M < 840$	1,1016	$3240 \leq M < 3300$	2,7972
$840 \leq M < 900$	1,1422	$3300 \leq M < 3360$	2,8232
$900 \leq M < 960$	1,1698	$3360 \leq M < 3420$	2,8524
$960 \leq M < 1020$	1,2132	$3420 \leq M < 3480$	2,8874
$1020 \leq M < 1080$	1,2471	$3480 \leq M < 3540$	2,9204

1080≤M<1140	1,2849	3540≤M<3600	2,9467
1140≤M<1200	1,3466	3600≤M<3660	2,9745
1200≤M<1260	1,3742	3660≤M<3720	3,0102
1260≤M<1320	1,4230	3720≤M<3780	3,0202
1320≤M<1380	1,4621	3780≤M<3840	3,0540
1380≤M<1440	1,5000	3840≤M<3900	3,0772
1440≤M<1500	1,5655	3900≤M<3960	3,0958
1500≤M<1560	1,5914	3960≤M<4020	3,1159
1560≤M<1620	1,6427	4020≤M<4080	3,1458
1620≤M<1680	1,6814	4080≤M<4140	3,1630
1680≤M<1740	1,7225	4140≤M<4200	3,1790
1740≤M<1800	1,7899	4200≤M<4260	3,1961
1800≤M<1860	1,8199	4260≤M<4320	3,2093
1860≤M<1920	1,8686	4320≤M<4380	3,2298
1920≤M<1980	1,9065	4380≤M<4440	3,2431
1980≤M<2040	1,9490	4440≤M<4500	3,2497
2040≤M<2100	2,0142	4500≤M<4560	3,2614
2100≤M<2160	2,0395	4560≤M<4620	3,2717
2160≤M<2220	2,0922	4620≤M<4680	3,2823
2220≤M<2280	2,1245	4680≤M<4740	3,2903
2280≤M<2340	2,1686	4740≤M<4800	3,2959
2340≤M<2400	2,2323	4800≤M<4860	3,3011
2400≤M<2460	2,2551	4860≤M<4920	3,3045
2460≤M<2520	2,3073	4920≤M<4980	3,3069
2520≤M<2580	2,3359	4980≤M<5040	3,3083

b) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca, w celu zastosowania wobec przewozów, których wykonywanie nie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych, składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości innej niż 0 zł/poekm, jest zobligowany przepisami krajowymi i unijnymi do udowodnienia, że pozwala na to kondycja rynku (art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34), a przeprowadzona przez zarządcę analiza rynku wykazała, że wprowadzona przez niego wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy (§21 ust. 17 rozporządzenia MliB).

Zauważyć należy w tym miejscu, że ani ustawa o transporcie kolejowym, ani rozporządzenie MliB nie określa w sposób szczegółowy zasad, na jakich zarządca infrastruktury kolejowej powinien dokonać analizy rynku (pomijając określoną w §21 ust. 18 częstotliwość dokonywania analizy oraz segmentację rynku), czy też doboru metody i narzędzi analitycznych pozwalających na stwierdzenie, że analiza rynku została przeprowadzona w sposób zgodny z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

Biorąc powyższe pod uwagę, Zarządca zlecił wykonanie badań rynku specjalistom zatrudnionym w Katedrze Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, którzy w oparciu o diagnozę stanu transportu kolejowego w Polsce mieli ustalić m.in. segmenty rynku dostępu do infrastruktury kolejowej, w przypadku których możliwe jest zastosowanie składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej zależnego od rodzaju wykonywanych przewozów, a następnie określić elastyczność cenową popytu dla różnych segmentów rynku kolejowego. Efektem ww. badań jest „Raport końcowy z badań rynku zrealizowanych na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia

5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej” przedstawiony przez Zarządcę Prezesowi UTK pismem z 19 grudnia 2016 r. nr IUS3-3610-20.1/16, zwany dalej „raportem z badań rynku”. Nadmienić należy, że podstawa prawna przeprowadzonych badań, chociaż uległa zmianie (rozporządzenie z 2014 r. zastąpiło rozporządzenie MliB z 2016 r.), w rzeczywistości przepisy dotyczące składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów zostały transponowane do rozporządzenia MliB, a więc ich treść pozostaje aktualna i można ją odnieść bezpośrednio również do stanu faktycznego w niniejszej sprawie.

Przeprowadzone przez Zarządcę badanie rynku, zgodnie z raportem z badania rynku, obejmowało:



W badaniu uwzględnione zostały następujące segmenty, wynikające z §21 ust. 18 rozporządzenia MliB oraz niektóre bardziej szczegółowe wypracowane w toku badania:

Segmenty rynku przewozów kolejowych	
Przewozy towarowe	Przewozy pasażerskie
Towary niebezpieczne	Pasażerskie wojewódzkie
Towary pozostałe	Pasażerskie międzywojewódzkie
Przewozy intermodalne	Wojewódzkie przewozy pasażerskie z PSC
Tylko przewóz koleją	Wojewódzkie przewozy pasażerskie bez PSC
Przewozy masowe	Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie z PSC
Przewozy rozproszone	Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie bez PSC
Roczny rozkład jazdy	Roczny rozkład jazdy
Indywidualny rozkład jazdy	Indywidualny rozkład jazdy
Przewozy krajowe	Przewozy krajowe
Przewozy międzynarodowe	Przewozy międzynarodowe
Pociągi przewożące przesyłki nadzwyczajne	
Pociągi pozostałe	
Pociągi towarowe zdawcze obsługujące liniowe punkty ładunkowe	
Inne pociągi towarowe oprócz pociągów realizujących przewozy zdawcze	

Zastosowana przez Zarządcę segmentacja rynku spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 18 i 19 rozporządzenia MliB.

Rezultaty badania doprowadziły Zarządcę do wniosku, że wysokość stawek dostępu do infrastruktury kolejowej ma wysoki wpływ na rynek przewozów pasażerskich, zatem niezasadne jest wprowadzanie w segmencie przewozów pasażerskich składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, z kolei poza segmentem przewozów towarowych intermodalnych wielkość przewozów towarowych nie jest zdeterminowana poziomem stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, lecz czynnikami o charakterze makroekonomicznym. Zgodnie z raportem z badania rynku respondenci zwracali uwagę na ✂--✂

W związku z wejściem w życie 30 grudnia 2016 r. nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym oraz 8 kwietnia 2017 r. rozporządzenia wykonawczego MliB, Zarządca zweryfikował wyniki badań rynku, a następnie je zaktualizował w formie raportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie „Określenie wartości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury związanej z rodzajem wykonywanych przewozów”, zwanego dalej „aktualizacją wyników badania rynku” lub „aktualizacją raportu z badania rynku”, który Zarządca przedstawił pismem z 11 kwietnia 2018 r. nr IUS3-3610-2.2/18.

Zgodnie z aktualizacją wyników badania rynku przeprowadzone badanie doprowadziło do wniosku, że w przypadku przewozów towarowych za wyjątkiem przewozów intermodalnych wielkość przewozów nie zależy od wielkości stawek dostępu do infrastruktury, co uprawnia Zarządcę do nałożenia na przewozy towarowe (za wyjątkiem intermodalnych) innego niż 0 zł/pocmk składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, ponieważ

udowodniono, że podwyższenie stawek w tym segmencie rynku nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Aktualizacja raportu z badania rynku zawiera rekomendacje dla Zarządcy aby określił jedną, stałą wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, niezależną od kategorii linii i przedziału masy brutto pociągu, ale zastosował składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów w stosunku do pociągów innych niż intermodalne powyżej pewnego przedziału masowego (w celu wspierania przewozów rozproszonych i pozyskiwania nowych ładunków dla kolei) lewostronnie domkniętego. Wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów miałyby według aktualizacji raportu z badania rynku stanowić różnicę pomiędzy średnią stawką za pockm według założeń maksymalnych, a średnią stawką w projekcie cennika dla pociągów towarowych inne niż intermodalne powyżej określonej masy brutto.

W celu dodatkowego wspierania przewozów rozproszonych i ustalenia przedziału masowego, powyżej którego Zarządca mógłby zastosować składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, przeanalizowano przedziały masowe nie niższe niż 600 t oraz nie niższe niż 1100 t. Ustalono, że w predestynowanym segmencie i predestynowanych przedziałach mas wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów mogłaby wynieść 4,61 zł przy założeniu segmentacji opartej na uldze intermodalnej oraz przedziału masowego nie niższego niż 600 t, albo 4,87 zł przy założeniu segmentacji opartej na uldze intermodalnej oraz przedziału masowego nie niższego niż 1100 t.

W oparciu o powyższe wyniki badań, Zarządca zdecydował o określeniu wielkości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów przez jedną wartość liczbową, niezależną od kategorii linii i przedziału masy brutto pociągu, którą zostaną objęte pociągi towarowe inne niż intermodalne znajdujące się w przedziałach mas nie niższych niż 660 t. Wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów została oszacowana jako iloraz różnicy pomiędzy planowanymi przychodami z opłat zgodnie z Programem wieloletnim, a zmniejszonymi przychodami w wyniku określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej na podstawie kosztów bezpośrednich ustalonych wg rozporządzenia UE, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej pociągów objętych częścią stawki zależną od rodzaju przewozów.

Sposób obliczenia części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów przedstawiono w poniższej tabeli:

Różnica pomiędzy planowanymi przychodami z opłat według Programu wieloletniego i zmniejszonymi przychodami w wyniku określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej 2018/2019 na podstawie kosztów bezpośrednich ustalonych według rozporządzenia UE	66 795 733 zł
Planowana praca eksploatacyjna pociągów, dla których opłata za przejazd uwzględnia część stawki związaną z rodzajem przewozów	52 248 434 pockm
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów	1,28 zł/pockm

Mając na uwadze powyższe, w opinii Prezesa UTK sposób ustalenia przez Zarządcę wysokości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie jest niezgodny z § 21 ust. 17-19 rozporządzenia MliB, ponieważ Zarządca przeprowadził analizę rynku, dowodząc w niej, że zastosowanie składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Ponadto Zarządca uwzględnił w analizie nie tylko segmenty rynku określone w § 21 ust. 18 rozporządzenia MliB ale również dodatkowe, bardziej szczegółowe, wypracowane w toku badania segmenty, takie jak np. przewozy intermodalne, przewozy masowe, przewozy rozproszone.

Obowiązek Zarządcy w zakresie monitorowania poziomu przychodów z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej

Biorąc pod uwagę tendencję wzrostową pracy eksploatacyjnej na infrastrukturze Zarządcy, w opinii Prezesa UTK istnieje duże prawdopodobieństwo, że różnica pomiędzy planowanymi przychodami z opłat według Programu wieloletniego oraz przychodami osiągniętymi w wyniku określania stawek opłaty podstawowej i manewrowej na podstawie kosztów bezpośrednich ustalonych według rozporządzenia UE będzie w rzeczywistości niższa niż oszacowano lub przychody Zarządcy z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej będą przewyższały przychody zaplanowane w Programie wieloletnim. W związku z tym pobieranie przez Zarządcę od przewoźników dodatkowego składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w pełnej wysokości 1,28 zł/pockm może stać w sprzeczności z założeniem ustawodawcy, wynikającym z art. 33 ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie kolejowym (*W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może (...) dokonać podwyżki stawek*), tzn. w przypadku osiągnięcia przez Zarządcę infrastruktury przychodów na poziomie wyższym od planowanego w projekcie cennika, Zarządca powinien odpowiednio obniżyć wysokość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów lub całkowicie zaniechać jego pobierania. Z kolei w przypadku gdy rzeczywiste przychody z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej będą niższe niż zaplanowano w projekcie cennika, ryzyko straty z tego tytułu leży po stronie Zarządcy.

Prezes UTK w toku bieżącego postępowania administracyjnego zmierzał do ochrony przewoźników kolejowych przed ponoszeniem nadmiernych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, w szczególności w przypadku gdyby składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów był przez Zarządcę niesłusznie zastosowany. Kierując się ww. zamiarem, a także celem wyeliminowania ryzyka podwójnego finansowania kosztów Zarządcy infrastruktury ze stawek i z dotacji, Prezes UTK wezwał Zarządcę pismem z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO do przedstawienia do projektu cennika dodatkowych informacji dotyczących:

- zestawienia planowanych oraz faktycznie uzyskanych przez Zarządcę przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego dostępu na rjp 2015/2016 i 2016/2017,
- zestawienia planowanej oraz faktycznie zrealizowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 i 2016/2017,
- wyjaśnienia czy Zarządca miał możliwość wygenerowania zysku z opłat z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej w ww. minionych rjp oraz czy uzyskał nadwyżkę przychodów nad kosztami świadczenia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
- planowanych na 2019 r. przychodów i kosztów dotyczących wszystkich obszarów działalności Zarządcy (z wyłączeniem kosztów inwestycji – wydatki majątkowe w ramach realizacji Krajowego Programu Kolejowego), wraz ze wskazaniem wszystkich źródeł finansowania działalności operacyjnej Zarządcy, w takim układzie aby wartość przychodów była możliwa do ustalenia, z uwzględnieniem wszystkich źródeł przychodów alokowanych na pokrycie tych kosztów,
- planu i rozliczenia dotacji na zarządzanie infrastrukturą kolejową w latach 2015-2017,
- danych o ilości pociągów liniowych TL (do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach) oraz ilości pociągów zdawczych TK (do lokalnych przewozów w wagonach z/do stacyjnych i liniowych punktów załadunkowych) korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy w rjp 2016/2017, a także o łącznej masie brutto ww. pociągów,
- danych o pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi TK oraz pociągi TL w rjp 2016/2017, a także o ilości pociągów TK i TL o masie brutto od 700 ton i pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi TK i TL o masie brutto od 700 ton,
- danych dotyczących wykonanej w rozkładzie 2016/2017 i zaplanowanej na rozkład 2018/2019 pracy eksploatacyjnej w przedziałach mas brutto mieszczących się w objętych mark-up'em przedziałach od 700 ton (czy zaplanowana praca eksploatacyjna w przedziałach masowych od 700 ton została oszacowana na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym rjp).

Ponadto Prezes UTK wezwał Zarządcę ww. pismem do wyjaśnienia czy decydując się na wprowadzenie dodatkowego składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w segmencie przewozów towarowych (poza intermodalnymi) o masie nie niższej niż 700 ton uwzględnił warunek związany z produktywnością, określony w art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34.

Ten sam motyw działania przyświecał Prezesowi UTK, gdy wezwał Zarządcę pismem z 6 lipca 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.85.AO do złożenia wyjaśnienia, jako uzupełnienia projektu cennika, w zakresie założeń dla metodologii obliczania części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, w tym określenia zasad na jakich Zarządca będzie dokonywać monitorowania poziomu różnicy pomiędzy planowanymi przychodami z opłat według Programu wieloletniego oraz przychodami osiągniętymi w wyniku określania stawek opłaty podstawowej i manewrowej na podstawie kosztów bezpośrednich ustalonych według rozporządzenia UE, przyjętej do ustalenia wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, a także określenia zasad na jakich Zarządca będzie rozliczał z przewoźnikami kolejowymi powstałe nadpłaty wynikające ze zmniejszonego poziomu ww. różnicy, tj. zwrot całości lub części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Zarządca pismem z 23 lipca 2018 r. nr IUS3-3610-2.31/18 ustosunkował się do ww. wezwania Prezesa UTK, informując, że w celu zapewnienia Prezesowi UTK możliwości nadzorowania poziomu przychodów, wielkość uzyskanych przychodów z opłaty podstawowej i manewrowej w okresie obowiązywania rjp 2018/2019 będzie monitorowana przez Zarządcę i raportowana Prezesowi UTK co kwartał do końca następnego miesiąca. Zarządca poinformował również, że różnica pomiędzy przychodami uzyskanymi z opłaty podstawowej i manewrowej oraz planowanymi przychodami z opłaty podstawowej i manewrowej wg Programu wieloletniego zostanie ustalona po zakończeniu obowiązywania rjp 2018/2019, zaś ustalona różnica będzie podstawą obliczenia wielkości składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wyrażonego w zł/pocmk, zwracanego przewoźnikom kolejowym. Zarządca poinformował również, że powstałe nadpłaty od przewoźników kolejowych będą rozliczane poprzez zwrot całości przychodów uzyskanych z części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych

przewozów lub poprzez zwrot części przychodów uzyskanych z części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów. Według zapewnienia Zarządcy zwracana przewoźnikom część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów zostanie ustalona jako różnica pomiędzy 1,28 zł/pockm i zaktualizowaną częścią stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów, która zostanie ustalona jako iloraz różnicy pomiędzy rzeczywistymi i planowanymi według Programu wieloletniego przychodami uzyskanymi z opłaty podstawowej i manewrowej oraz pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi towarowe objęte częścią stawki zależną od rodzaju przewozów. W oparciu o ww. zasady Zarządca będzie wystawiał faktury korygujące dla poszczególnych przewoźników towarowych uwzględniające zwrot części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w całości lub części.

Zarządca 24 lipca 2018 r. wprowadził zmianę Regulaminu sieci, obejmującą aktualizację m.in. zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 9 grudnia 2018 r. (zał. 11 do Regulaminu sieci) oraz projektu cennika (zał. 15 do Regulaminu sieci)⁵, przyjmując iż:

Wielkość przychodów z opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm w okresie obowiązywania rjp 2018/2019 będzie monitorowana i raportowana Prezesowi UTK według stanu na dzień 31.03.2019 r., 30.06.2019 r., 30.09.2019 r. i 14.12.2019 r. do końca następnego miesiąca. Po zakończeniu obowiązywania rjp 2018/2019 zostanie ustalona różnica pomiędzy przychodami uzyskanymi z opłaty podstawowej i manewrowej oraz planowanymi przychodami z opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na 2019 rok według Programu wieloletniego.

Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej związana z rodzajem wykonywanych przewozów będzie zwrócona przewoźnikom w całości gdy rzeczywiste przychody z opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm będą większe od planowanych wg Programu wieloletniego, tzn. od 66,8 mln zł.

Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej związana z rodzajem wykonywanych przewozów będzie zwrócona w części przewoźnikom gdy różnica pomiędzy rzeczywistymi i planowanymi wg Programu wieloletniego przychodami z opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm będzie większa od zera i mniejsza od 66,8 mln zł. Zwracana przewoźnikom część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów zostanie ustalona jako różnica pomiędzy 1,28 zł/pockm i zaktualizowaną częścią stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów. Zaktualizowana część stawki jednostkowej opłaty podstawowej związana z rodzajem wykonywanych przewozów ustalona zostanie jako iloraz różnicy pomiędzy rzeczywistymi i planowanymi wg Programu wieloletniego przychodami uzyskanymi z opłaty podstawowej i manewrowej oraz pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi towarowe objęte częścią stawki zależną od rodzaju przewozów.

Po zakończeniu rjp 2018/2019, najpóźniej do dnia 31 stycznia 2020 r., zostaną wystawione faktury korygujące uwzględniające zwrot części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w całości lub w części.

W odniesieniu do wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO, Zarządca wyjaśnił w piśmie z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18, że ewentualna nadwyżka, w stosunku do planów, przychodów z udostępniania linii kolejowych jest przeznaczana na bieżące utrzymanie infrastruktury. Celem Zarządcy jest zbilansowanie kosztów i przychodów, a bieżące zagospodarowywanie nadwyżek z tytułu zwiększonych przychodów na poprawę stanu infrastruktury kolejowej oraz strata na sprzedaży potwierdzają, że nie ma zagrożenia generowania zysku z udostępniania linii kolejowych oraz zagrożenia naruszenia przepisów ustawy o transporcie kolejowym i ustawy o finansach publicznych. Analiza przedstawionych przez Zarządcę materiałów dodatkowych zawartych w zał. 1, 3 i 5 do ww. pisma Zarządcy pozwala Prezesowi UTK na ocenę, że w obecnym stanie faktycznym przewidywane ryzyka nie zachodzą.

W odniesieniu do wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO, dotyczącego sposobu ustalenia przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej w przedziałach mas brutto mieszczących się w przedziałach objętych dodatkowym składnikiem związanym z rodzajem wykonywanych przewozów, otrzymane w piśmie z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18 wyjaśnienia Zarządcy, wraz z zał. nr 6 do tego pisma pozwalają na stwierdzenie, że planowana praca eksploatacyjna została oszacowana poprawnie. Również na podstawie pozostałych wyjaśnień Zarządcy zawartych w piśmie z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18, w ocenie Prezesa UTK przedział masy pociągów, od którego Zarządca zaplanował możliwość wprowadzenia dodatkowego składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, jest uzasadniony.

W zakresie zapytania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 27 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.7.2018.39.AO, dotyczącego uwzględnienia przez Zarządcę warunku związanego z produktywnością, określonego w art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34, Zarządca ustosunkował się w następujący sposób:

⁵ Zmianę opublikowano pod adresem https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_2018_2019/PL/24.07.2018/10_zmiana_10.zip

przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), na podstawie którego przeprowadzono badania rynku w 2016 r. oraz rozporządzenia MliB nie nakładają na zarządców infrastruktury kolejowej wymagania, aby system pobierania opłat uwzględniał wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych. W związku z powyższym, badania rynku przeprowadzone przez Szkołę Główną Handlową w 2016 r. oraz ich aktualizacja w 2017 r. nie uwzględniały oceny produktywności osiągniętej przez przewoźników kolejowych (...) Podejmujące decyzję o wprowadzeniu mark-upów uznano, że kondycja rynku to umożliwia i nie zachodzą przesłanki do niewprowadzenia mark-upów z powodu zmniejszenia produktywności przewoźników kolejowych. Potwierdzają to przedstawione poniżej mierniki produktywności przewoźników kolejowych realizujących przewozy towarowe obliczone na podstawie dostępnych nam danych zawartych w publikacji UTK „Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 r.”

Rynek przewozów towarowych	Rok 2016	Rok 2015
Przychody * - S [zł]	7 260 000 000	7 780 000 000
Koszty operacyjne * - C [zł]	7 080 000 000	7 740 000 000
Liczba zatrudnionych * - LP	27 590	27 908
Liczba pociągokilometrów ** - PN	70 313 479,776	71 242 618,587
Liczba bruttonokilometrów ** - PN1	101 032 016 779	99 367 958 164
VA = Przychody – Koszty [zł]	180 000 000	40 000 000
Mierniki produktywności ***		
Produktywność całkowita P1=S/C	1,025	1,005
Produktywność całkowita P2=PN/C	0,010	0,009
Produktywność całkowita P3=PN1/C	14,270	12,838
Produktywność całkowita P4=VA/C	0,025	0,005
Produktywność pracy P5=S/LP	263 139	278 773
Produktywność pracy P6=SVA/LP	6 524	1 433

Źródło:

* - Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego. 2017

** - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

*** - Mierniki produktywności według publikacji: Produktywność Metody analizy oceny i tworzenia programów poprawy. A. Kosieradzka, S. Lis. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej. Warszawa 2000

Biorąc pod uwagę sposób oszacowania przez Zarządcę wartości części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, dodatkowe wyjaśnienia i informacje złożone w piśmie Zarządcy z 16 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.4/18, a także określony przez Zarządcę w projekcie cennika sposób monitorowania przychodów z opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, sposób szacowania ewentualnych różnic pomiędzy stanem faktycznym a planowanym oraz określony przez Zarządcę sposób rozliczenia z przewoźnikami kolejowymi dokonywanych przez nich nadpłat, Prezes UTK zatwierdza sposób ustalania przez Zarządcę części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów jako zgodny z zasadami określonymi w art. 33 ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 17-19 rozporządzenia MliB.

II. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Stawka jednostkowa opłaty manewrowej została ustalona przez Zarządcę jako iloczyn średniej stawki jednostkowej zależnej od masy i kategorii linii kolejowych oraz:

- współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu ustalonego dla przedziału masy manewrujących pojazdów z przedziału $120 \leq M < 180$ ton;
- współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych ustalonego dla 4 kategorii linii kolejowych.

Zarządca przyjął średnie masy manewrujących pojazdów kolejowych oraz najniższą kategorię pociągu.

Sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej jest zgodny z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Konsultacje projektu cennika z podmiotami rynku kolejowego

Prezes UTK, dostrzegając zagrożenia płynące z wprowadzenia przez Zarządcę cennika stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w wersji przedłożonej pismem z 8 marca 2018 r. nr IUS3-3610-2/18, w szczególności ewentualne obciążenia finansowe wielu przewoźników wykonujących przewozy na liniach o znaczeniu lokalnym i regionalnym, podjął decyzję o zgromadzeniu w szerokim zakresie opinii podmiotów rynku kolejowego. W związku z powyższym 10 kwietnia 2018 r. na stronie internetowej UTK opublikowane zostało zaproszenie zainteresowanych podmiotów rynku kolejowego do konsultacji projektu cennika.

Główne uwagi podmiotów dotyczyły znaczącego wzrostu stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla najłżejszych pociągów oraz jeżdżących na liniach o niskich parametrach technicznych i o niskim natężeniu ruchu, alokacji kosztów Zarządcy, a także sposobu wprowadzenia przez Zarządcę opłaty manewrowej i części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów. W zakresie opinii podmiotów rynku kolejowego dotyczących doboru przedziałów mas oraz istotnego wzrostu stawek dostępu do infrastruktury na wielu liniach o znaczeniu lokalnym i regionalnym, rezultatem podjętych przez Prezesa UTK konsultacji Zarządca zdecydował się na modyfikację projektu cennika, przedkładając zmianę pismem z 23 maja 2018 r. nr IUS3-3610-2.20/18.

Prezes UTK przed wydaniem rozstrzygnięcia w niniejszym postępowaniu administracyjnym ponownie zaprosił zainteresowane podmioty rynku kolejowego do konsultacji projektu cennika (publikacja na stronie UTK z 24 maja 2018 r.).

Podsumowując, do 24 maja 2018 r. Prezes UTK otrzymał 17 opinii, zaś po 24 maja 2018 r. otrzymał 4 opinie, co już świadczy o tym, że dokonane przez Zarządcę zmiany są korzystne dla rynku kolejowego.

Stanowiska do projektu cennika zgłosiły następujące podmioty:

- Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego;
- Arriva RP sp. z o.o.;
- „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- Koleje Śląskie sp. z o.o.;
- Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.;
- „Lotos Kolej” sp. z o.o.;
- „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.;
- „PKP Intercity” S.A.;
- „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.;
- Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- Centrum Zrównoważonego Transportu;
- Klaster „Luxtorpeda 2.0”;
- Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych (2 stanowiska);
- osoba prywatna (p. Krzysztof Gazewski);
- Pol-Miedź Trans sp. z o.o.;
- Fundacja „Pro Kolej”;
- Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

W zakresie pozostałych zastrzeżeń podmiotów rynku kolejowego pozostających aktualnymi w stosunku do projektu cennika (nawet jeśli zostały zgłoszone przed 24 maja 2018 r.), Prezes UTK wziął pod uwagę w toku niniejszego postępowania administracyjnego wszystkie opinie, następnie zważył jak poniżej.

Odnosząc się do stanowiska SEiMTS zawartego w piśmie z 15 czerwca 2018 r., zgodnie z którym *druga wersja cennika Zarządcy jest niewątpliwie korzystniejsza od pierwszej; nie ma natomiast jednoznacznej pewności, że jest ona*

korzystniejsza od obowiązującego aktualnie cennika, Prezes UTK przeanalizował konsekwencje wprowadzenia projektu cennika, w którym średnia stawka sieciowa w stosunku do cennika obowiązującego w bieżącym rjp jest niższa i uznał, że jego wdrożenie przez Zarządcę jest rozwiązaniem korzystnym dla rynku kolejowego.

Odnosząc się do zarzutu ZNPK, zawartego w piśmie z 13 czerwca 2018 r., że w planie kosztów Zarządcy na 2019 r. zawartym na str. 10 projektu cennika wskazano koszty amortyzacji, koszty Straży Ochrony Kolei, koszty pozostałej działalności operacyjnej oraz pozostałe koszty, Prezes UTK uznał, że Zarządca nie zakwalifikował do kosztów bezpośrednich kosztów Straży Ochrony Kolei, kosztów pozostałej działalności operacyjnej oraz pozostałych kosztów, zaś w przypadku amortyzacji zastosował system obliczania wartości amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej spowodowanego przejazdem pociągu, który został opisany w niniejszej decyzji. Zarządca w projekcie cennika na str. 6 zawarł informację, że obliczone koszty bezpośrednie stanowią część kosztów działalności podstawowej, zaś koszty pozostałych działalności stanowią będą koszty niekwalifikowalne, niezwiązane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Katalog kosztów uznanych przez Zarządcę za niekwalifikowalne do kosztów bezpośrednich został zawarty na str. 8 i 9 projektu cennika, w kolumnie 6 (koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągów) planu kosztów na rok 2019, zawartej na str. 10 projektu cennika, wykazano wartości zerowe kosztów Straży Ochrony Kolei, kosztów pozostałej działalności operacyjnej oraz pozostałych kosztów (poz. E, F i G), potwierdzają to również dane zawarte w zał. 1 do projektu cennika (Plan kosztów i przychodów na 2019 r.). Podkreślenia wymaga fakt, że w tym zakresie Zarządca uwzględnił stanowisko Trybunału Sprawiedliwości UE wyrażone w pkt 81 i 84 wyroku z 30 maja 2013 r. w sprawie Komisja przeciwko Polsce (C-512/10), zwanym dalej „Wyrokiem TSUE”, zgodnie z którym *koszty związane z (...) prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (pkt 81) oraz w zakresie w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami (pkt 84)*. Zarządca bowiem wprowadził racjonalny w opinii Prezesa UTK sposób szacowania kosztu czynnego zaangażowania pracowników, wyłączając z niego czas poświęcony na obsługę ruchu na liniach o szerokości 1520 mm, linii udostępnianych w transzycie uprzywilejowanym, obsługi ruchu dla przypadków gdzie nie jest układany rozkład jazdy pociągów oraz czas nieefektywny, w tym w szczególności urlopy wypoczynkowe, dodatkowe, szkolenia, zwolnienia lekarskie czy badania okresowe i kontrolne, a także wyłączając z bazy kosztów kwalifikowalnych m.in. koszty pionu inwestycyjnego, koszty administracyjne i ogólnozakładowe, koszty naprawy awaryjnej, diagnostyki, konserwacji i eksploatacji, a także koszty Straży Ochrony Kolei czy przygotowania do akcji zima. Zważyć należy, że 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 niekwalifikowalnymi, o których mowa w art. 4. Z kolei stosownie do art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE, nie naruszając art. 4, jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii, koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu, część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Podkreślenia wymaga fakt, że lista kosztów określona w art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE ma charakter otwarty, zaś zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić do kosztów bezpośrednio ponoszonych również inne koszty, o ile uzasadnią ich bezpośredni związek z przejazdem pociągu. W ocenie Prezesa UTK Zarządca w bieżącym postępowaniu administracyjnym przedłożył uzasadnienie dla rozszerzenia katalogu kosztów bezpośrednich, a więc spełnił przesłankę określoną w art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE.

W zakresie sposobu zaliczenia części kosztów prowadzenia ruchu kolejowego do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu Prezes UTK dokonał weryfikacji metody szacowania przez Zarządcę kwestionowanych przez podmioty rynku kolejowego kosztów wynagrodzenia dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych. Na podstawie informacji przedstawionych przez Zarządcę, zawartych w projekcie cennika, Metodzie obliczania kosztów bezpośrednich oraz opinii prawnej, w opinii Prezesa UTK kwalifikacja tego rodzaju kosztów do kosztów bezpośrednich nie jest sprzeczna z przepisami art. 3 ust. 1, art. 4 i art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE, a także art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z informacją zawartą w opinii prawnej, ☒--☒.

☒--☒

W związku ze stanowiskiem ZNPK (zawartym w piśmie z 25 kwietnia 2018 r. nr ZNPK 1/4/2018) i Fundacji „Pro Kolej” (zawartym w piśmie z 15 czerwca 2018 r.) w zakresie kwalifikacji części wynagrodzeń personelu związanego z prowadzeniem ruchu kolejowego, które, powołując się odpowiednio na „stanowisko Komisji Europejskiej i wyniki

badań naukowych” (ZNPk) oraz „powszechną praktykę dojrzałych rynków kolejowych Unii Europejskiej oraz wyniki studiów i analiz zamawianych przez administrację wspólnotową” (Fundacja „Pro Kolej”), bez podawania dokładnych źródeł danych dla swoich stanowisk, podkreślają, że maksymalnie 10% kosztów prowadzenia ruchu pociągów może być uznane za koszty krańcowe, wynikające bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami, należy pamiętać o tym, że wprawdzie zgodnie z motywem 12 rozporządzenia UE optymalne wykorzystanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zapewniają opłaty oparte na kosztach krańcowych, jednak zarządca infrastruktury nie ma obowiązku stosowania takich rozwiązań. Natomiast w odniesieniu do sugerowanego przez ZNPk stosowania chronometraży, uzasadnienie złożone przez Zarządcę, zawarte w projekcie cennika, określające sposób liczenia czasu czynnego zaangażowania pracowników, a także informacja zawarta w opinii prawnej ~~☞--☞~~ potwierdza wdrożenie przez niego takiego rozwiązania.

Sposób ustalenia przez Zarządcę katalogu kosztów kwalifikowalnych jako koszty bezpośrednie wynikające z przejazdu pociągu oraz sposób obliczenia wysokości tych kosztów zostały zweryfikowane w toku niniejszego postępowania administracyjnego. Również przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza w zakresie procentowego udziału kosztów uznanych przez Zarządcę za bezpośrednie w całkowitych kosztach działalności Zarządcy w latach 2015-2017 prowadzi do wniosku, że poziom kosztów uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu maleje.

Odnosząc się do stanowiska Centrum Zrównoważonego Transportu przysłanego 25 kwietnia 2018 r. w zakresie niewykorzystania przez Zarządcę możliwości zawartych w art. 5 rozporządzenia UE dotyczących nacisku na oś, resorowanie, długość pociągu czy sztywności dłuższej pojazdów, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia UE Zarządca infrastruktury, obliczając koszty bezpośrednie może uwzględniać różne poziomy zużycia infrastruktury kolejowej na podstawie jednego lub kilku parametrów wymienionych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia UE. Zarządca infrastruktury zdecydował się na zastosowanie rozwiązań opartych na metodzie SOKON, wykorzystującej wpływ czynników które w największym stopniu wpływają na zużycie infrastruktury kolejowej, tj. natężenie przewozów, prędkość i nacisk na oś (lub masę) pojazdu, co nie stoi w sprzeczności z katalogiem parametrów wymienionych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia UE.

W zakresie krytykowanej przez podmioty rynku kolejowego opłaty manewrowej (pismo „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 10 kwietnia 2018 r., Lotos Kolej sp. z o.o. w piśmie z 24 kwietnia 2018 r., Przewozy Regionalne sp. z o.o. w piśmie z 24 kwietnia 2018 r.), Zarządca określa sposób ustalania opłaty manewrowej w sposób zgodny z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, zaś Prezes UTK ocenia sposób ustalania przez Zarządcę stawki jednostkowej opłaty manewrowej pod kątem jej zgodności z obowiązującymi przepisami, które de facto stosownie do art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, pozwalają Zarządcy na pobieranie tego rodzaju opłaty. W tym zakresie Prezes UTK, w przypadku zgodności z obowiązującymi przepisami, ma obowiązek zatwierdzenia sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej. W ocenie Prezesa UTK brak sugerowanych przez podmioty rynku kolejowego rozwiązań systemowych oraz ograniczenia płynące z aktualnej treści przepisów lub dodatkowe obowiązki przewoźników kolejowych związane z zamawianiem, realizacją i ewidencjonowaniem usług nie mogą być podstawą do tego by odmówić zatwierdzenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Odnosząc się do zarzutu Fundacji „Pro Kolej”, zawartego w piśmie z 15 czerwca 2018 r., że Zarządca nie wskazał w projekcie cennika wartości przyjętych do ustalenia bazy kosztowej, stanowiącej podstawę do ustalenia opłaty manewrowej, baza kosztowa została przez Zarządcę opracowana w sposób zbiorczy. Świadczy o tym również informacja zawarta w podrozdziale 2.3 projektu cennika Koszty prowadzenia ruchu kolejowego *W czasie czynnego zaangażowania została ujęta również informacja o czasie obsługi urządzeń w celu realizacji manewrów*. Danych szczegółowych dostarcza w sposób pośredni zał. 1 do projektu cennika (Plan kosztów i przychodów na 2019 r.), przy czym wyodrębnienie lub niewyodrębnienie kosztów związanych z manewrami w żaden sposób nie wpływa na sposób ustalenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej, ponieważ zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB *opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca może ustalić w regulaminie sieci średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu, przyjmowane do obliczenia opłaty*.

Nie ma też możliwości, jak sugerowała „PKP Intercity” S.A. w piśmie z 24 kwietnia 2018 r., powrotu do zapisów obecnie obowiązującego cennika w zakresie opłaty manewrowej, ponieważ zmianie uległy przepisy na podstawie których zarządcy infrastruktury kolejowej opracowują projekty cenników. W dodatku część składnika związana z trakcją wynosi w projekcie cennika Zarządcy 0,22 zł/pockm i zgodnie z wieloma opiniami jest to wysokość akceptowalna przez rynek kolejowy, niższa niż w obecnie obowiązującym cenniku, gdzie wynosi 0,67 zł/pockm.

Część uwag zgłoszonych przez Lotos Kolej sp. z o.o. w piśmie z 24 kwietnia 2018 r. dotyczy opłaty rezerwacyjnej oraz niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej, których sposób ustalenia przez Zarządcę nie stanowi przedmiotu niniejszego postępowania administracyjnego.

Kilka otrzymanych stanowisk podmiotów rynku kolejowego (m.in. Klaster „Luxtorpeda 2.0”, ZNPk, Fundacja „Pro Kolej”) kwestionuje sposób przeprowadzenia przez Zarządcę badania rynku, zarzucając że Zarządca nie kontaktował

się z uczestnikami rynku czy zainteresowanymi aplikantami na temat akceptowalnego poziomu opłat. Tymczasem, zgodnie z raportem z badań rynku, podczas badania przeprowadzone zostały wywiady z interesariuszami (przewoźnikami, załadowcami i spedytorami), których liczba oraz zakres działalności może być uznana za grupę reprezentatywną. Lista przepytanych respondentów oraz scenariusze przeprowadzonych ankiet stanowią załącznik nr 1 i nr 2 do raportu z badania rynku. Ponieważ raport z badania rynku powstał w 2016 r., w oparciu o stan prawny, który uległ zmianie, Zarządca w 2017 r. zaktualizował raport z badania rynku. Aktualizacja raportu z badania rynku została przez Zarządcę załączona do pisma z 11 kwietnia 2018 r. nr IUS3-3610-2.2/18 i jako pismo strony stanowi materiał dowodowy postępowania administracyjnego, który był udostępniany podmiotom występującym na prawach strony w niniejszym postępowaniu administracyjnym, korzystającym z uprawnień wynikających z art. 10 i 73 k.p.a. Stosownie do § 21 ust. 17 rozporządzenia MliB, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika wyższą niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. W opinii prezesa UTK dobrane przez Zarządcę narzędzia badawcze spełniają przesłankę analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 rozporządzenia MliB oraz wykazania że kondycja rynku umożliwia dokonanie podwyżki stawek, stosownie do art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym. Z kolei zarzuty Klastru „Luxtorpeda 2.0” i Fundacji „Pro Kolej”, że badanie jakie przeprowadził Zarządca straciło aktualność wobec zmiany prawnej jaka nastąpiła w 2016 r., nie są zasadne, bowiem, o czym wspomniano powyżej, przepisy dotyczące składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów zostały transponowane do rozporządzenia MliB, a więc ich treść pozostaje aktualna i można ją odnieść bezpośrednio również do stanu faktycznego w niniejszej sprawie.

W kontekście obaw podmiotów rynku kolejowego (wyrażonych m.in. w stanowisku ZNPK z 25 kwietnia 2018 r.), że przyjęcie rozwiązania opartego na dodatkowym składniku stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanym z rodzajem wykonywanych przewozów da Zarządcy możliwość podwyższania tego składnika w kolejnych latach, Prezes UTK zasugerował Zarządcy wprowadzenie w projekcie cennika zmian polegających na określeniu warunków pobierania tego składnika oraz rozliczeń z przewoźnikami, co zostało przez Zarządcę wdrożone poprzez zmianę w tym zakresie 24 lipca 2018 r. Regulaminu sieci oraz opisane w niniejszej decyzji. W opinii Prezesa UTK zastosowany mechanizm pozwoli na kontrolę czy Zarządca ma podstawy do wprowadzenia dodatkowego składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz czy racjonalnie określa jego wartość.

Odnosząc się do opinii ZNPK wyrażonej w stanowisku z 25 kwietnia 2018 r. oraz z 13 czerwca 2018 r., że z niewiadomych przyczyn Zarządca przyjął tezę o takiej samej elastyczności cenowej popytu na usługi transportu kolejowego dla różnych towarów, w ocenie Prezesa UTK uzasadnienie zostało zawarte w raporcie z badania rynku i w głównej mierze dotyczy dostępności danych w SEPE. Na str. 86 raportu z badania rynku zawarto informację, że ~~z~~ Z kolei na str. 123 raportu z badania rynku zawarty został następujący wniosek ~~z~~.

Z kolei w zakresie zarzutów niedostatecznie przeprowadzonej segmentacji rynku, warunki segmentacji, źródła danych oraz szczegółowy opis segmentacji przyjętej na potrzeby badania zostały opisane w rozdziale 4.3 raportu z badania rynku i w ocenie Prezesa UTK dobrane źródła i narzędzia badawcze spełniają warunki określone w § 21 ust. 18 i 19 rozporządzenia MliB.

Odnosząc się do zarzutu podmiotów rynku kolejowego, że rynek nie wytrzymuje opłat za dostęp do infrastruktury, o czym świadczy rozwój transportu drogowego kosztem transportu kolejowego, raport z badania rynku dowiódł, że w analizowanym przez wykonawców badania okresie 2006-2015 sumaryczna wielkość przewozów towarowych (poza intermodalnymi) nie była zależna od poziomu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, lecz była zdeterminowana przez czynniki o charakterze makroekonomicznym. Prezes UTK potwierdza słuszność wniosków z przeprowadzonego przez Zarządcę badania.

W odniesieniu do otrzymanej opinii Fundacji „Pro Kolej”, że sam wykonawca badania rynku kwestionuje możliwość wykorzystania metodyki ustalenia dodatkowego składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów zaproponowanej w badaniu rynku, ze względu na zmianę przepisów, jaka nastąpiła po dokonaniu badania, Prezes UTK zwraca uwagę, że wybiórczo cytowane przez Fundację „Pro Kolej” sformułowania wykonawcy badania oraz pominięcie przez nią faktu aktualizacji wyników badania rynku w 2017 r., nie powoduje zmiany stanu faktycznego stwierdzonego przez Prezesa UTK w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Wykonawca badania rynku wprawdzie napisał *Ze względu na zmianę zasad ustalania stawek dostępu do infrastruktury nie jest możliwe w obecnych realiach wykorzystanie metodyki ustalania mark-up, zaproponowanej w badaniu rynku, ale dodał również, że taka sytuacja wymusza jednocześnie poszukiwanie innych metod wycięcia mark-upów. W przeciwnym bowiem razie uprawnienie zarządcy infrastruktury do ich nalożenia byłoby czysto teoretyczne.* W związku z powyższym aktualizacja raportu z badania rynku zawiera alternatywną metodykę obliczenia mark-upu, zaś Zarządca w ocenie Prezesa UTK w rozsądny sposób wykorzystał wyniki przeprowadzonych badań, wyciągając z nich adekwatne do obecnego stanu prawnego wnioski.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2018/2019 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK uznał, iż jest

on zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami art. 3 ust. 1 i 4 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE i § 21 i 24 rozporządzenia MliB wydanego na podstawie art. 35 przedmiotowej ustawy.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK podjął decyzję jak w sentencji.

POUCZENIE

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 155 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 300), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*