

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.9.2019.TJ
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 17 czerwca 2019 r.

**w sprawie w sprawie zatwierdzenia projektu cennika opłat Zarządcy
„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o.
za korzystanie z infrastruktury kolejowej na okres rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej – „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwanego dalej „Zarządcą”, nr ES/DFB/JoKw/658/2019 z 11 marca 2019 r. (data wpływu 20 marca 2019 r.), który został uzupełniony pismem nr ES/DFC/JoMi/1035/2019 z 6 maja 2019 r. (data wpływu 13 maja 2019 r.), i sprostowany pismem nr ES/DFB/JoKw/1242/2019 z 5 czerwca 2019 r. (data wpływu 7 czerwca 2019 r.) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika określającego sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2019/2020

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożonego Prezesowi UTK przez Zarządcę przy piśmie z 11 marca 2019 r., nr ES/DFB/JoKw/658/2019, który został uzupełniony pismem z 6 maja 2019 r., nr ES/DFC/JoMi/1035/2019 i sprostowany pismem z 5 czerwca 2019 r., nr ES/DFB/JoKw/1242/2019, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2019/2020.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Zarządca pismem nr ES/DFB/JoKw/658/2019 z 11 marca 2018 r. (data wpływu 20 marca 2019 r.), zwanym dalej „Wnioskiem”, przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp, 2019/2020.

Pismem nr DRR-WLKD.730.9.2019.12.TJ z 24 kwietnia 2019 r., Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na jego wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika określającego sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2019/2020 oraz wezwał go do przedłożenia, w terminie 14 dni od dnia doręczenia pisma:

1. informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2019 r. i 2020 r., w tym:
 - a) charakterystyki działalności biznesowej – opisu działalności Zarządcy;
 - b) opisu podstawowych celów organizacji – planu rozwoju działalności;
 - c) planu w zakresie utrzymania infrastruktury;
2. rachunku zysków i strat za 2018 r., sporządzonego zgodnie z załączonym wzorem;
3. przychodów oraz kosztów za 2018 r. sporządzonego zgodnie z załączonym wzorem.

Ponadto Prezes UTK, mając na uwadze wzrost w 2018 r. kosztów poniesionych przez Zarządcę związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów poruszających się po jego infrastrukturze, zwrócił się do niego o przesłanie w określonym wyżej terminie dokumentów świadczących o poniesionych w tym zakresie wydatków, a także o udzielenie informacji w jaki sposób oszacowano wzrost tego rodzaju kosztów na rjp. 2019/2020 względem rjp, który funkcjonuje w okresie 2018/2019. Poza tym Prezes UTK zwrócił się do Zarządcy o wskazanie czy zawarł umowę

w ramach programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.” oraz czy posiada plan biznesowy o którym mowa w art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, lub na jakim etapie znajduje się jego opracowanie.

Zarządca w piśmie nr ES/DFC/JoMi/1035/2019 z 6 maja 2019 r. (data wpływu 13 maja 2019 r.), udzielił odpowiedzi na wezwanie z 24 kwietnia 2019 r. udzielając niezbędnych wyjaśnień i jednocześnie przesyłając wymagane dokumenty. W szczególności Zarządca wskazał, że koszty prowadzenia ruchu stanowią głównie koszty wynagrodzeń dyżurnych ruchu i nastawniczych. Na potwierdzenie wysokości poniesionych w tym względzie wydatków Zarządca przedstawił wydruki zapisów księgowych z listami płac. Ponadto wyjaśnił, że planowane koszty prowadzenia ruchu w ramach rjp. 2019/2020 oszacowano na podstawie wykonania kosztów z 2018 r. przy uwzględnieniu wskaźników inflacji w 2019 r. i 2020 r. – zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Finansów oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Ponadto Zarządca w piśmie nr ES/DFB/JoKw/1242/2019 z 5 czerwca 2019 r. (data wpływu 7 czerwca 2019 r.) sprostował oczywiste omyłki pisarskie i rachunkowe znajdujące się na stornach 4, 6 i 11 przedłożonego przy piśmie z 11 marca 2019 r., nr ES/DFB/JoKw/658/2019 projektu cennika, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2019/2020. Dodatkowo Zarządca ujednolicił zapisy danych liczbowych ujętych w przedmiotowym projekcie, zaokrąglając je do dwóch miejsc po przecinku. Ponadto pismo to zostało wysłane również drogą e-mailową.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 986 z późn. zm.) nr KRS: 0000353127, stan na 17 kwietnia 2019 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006;
- 3) regulamin Sieci – Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. w ramach rjp 2019/2020 wraz z załącznikiem nr 4;
- 4) wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, Aktualizacja Październik 2018 r.;
- 5) pismo z 30 czerwca 2017 r., nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017 dotyczące metody obliczania kosztów bezpośrednich;
- 6) decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE wraz z załącznikiem;
- 7) 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 r.”;
- 8) pismo z 17 kwietnia 2018 r., nr ES/DFC/JoMi/797/2018, przy którym przesłano między innymi dokumentację dotyczącą przyjętych zasad rachunkowości wraz z planem kont.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2019/2020.

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, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego.

Stosownie zaś do regulacji zawartej w 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 z późn. zm.), 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 Wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwane dalej „rozporządzeniem 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, z zastrzeżeniem jednak wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu, nie później niż do 3 lipca 2017 r., swojej metodyki obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania przepisów.

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.

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

Jak stanowi art. 79a § 1 k.p.a. w postępowaniu wszczętym na żądanie strony, informując o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, organ administracji publicznej jest obowiązany do wskazania przesłanek zależnych od strony, które nie zostały na dzień wysłania informacji spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem strony. Art. 79a § 2 k.p.a. stanowi, że w terminie wyznaczonym na wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, strona może przedłożyć dodatkowe dowody celem wykazania spełnienia przesłanek, o których mowa w § 1.

Stosownie do art. 122d § 1 k.p.a. do spraw załatwianych milcząco nie stosuje się przepisów art. 10 i 79a k.p.a.

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

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

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

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

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

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

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

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia 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”,

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 dziesiętnej.

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

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

Stosownie do § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego 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/pociągokilometr 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/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

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

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

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

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

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MliB stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, 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.

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

Jeżeli zarządca nie zarządza linią kolejową, może stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

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

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 obiekt infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE stanowi, że jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone

bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty:

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

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

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

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 wydaną przez Prezesa UTK autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150006 ważną od 23 grudnia 2015 r. do 13 lipca 2019 r., zwaną dalej „autoryzacją bezpieczeństwa”.

Wniosek Zarządcy został podpisany przez Pana Jakuba Stycznia - Prezesa Zarządu oraz Pana Andrzeja Buchtę – Członka Zarządu, osoby uprawnione do jego reprezentowania zgodnie z KRS nr 0000353127.

Zarządca w piśmie z 30 czerwca 2017 r., nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017, przedstawił metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz oświadczył, że została ona wdrożona do cenników opłat począwszy od rjp 2016/2017.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika wraz z załącznikiem nr 4, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej na czas obowiązywania rjp 2019/2020, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenie MliB, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2019/2020.

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika wskazał, że zastosował metodologię określania ww. stawek, opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzeniu MliB.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim – „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zwanym dalej „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 art. 38s 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 informacji zawartej w piśmie z 6 maja 2019 r., nr ES/DFC/JoMi/1035/2019 umowa tego rodzaju nie została jeszcze podpisana. Jednocześnie należy podkreślić, że założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Z informacji zawartych we wniosku wynika, że Zarządca zarządza niezelektryfikowaną normalnotorową linią nr 665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków o długości 5,5 km. Odległość od początku linii do osi stacji wynosi 3,8 km. W skład zarządzanej infrastruktury wchodzi jedna stacja Sławków Euroterminal z czynnym całodobowo posterunkiem, na której znajduje się 8 niezelektryfikowanych torów przyjazdowo-wyjazdowych o prześwicie 1435 mm.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa Zarządca zarządza również linią nr 674 Sławków PKP LHS – Euroterminal Sławków o szerokości torów 1520 mm.

Linia kolejowa nr 674 (1520 mm) pozostaje poza zakresem niniejszego postępowania, z uwagi na treść art. 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze drugorzędnym (oznaczoną jako normalnotorową, niezelektryfikowaną) ustalając jedną kategorię linii dla następujących parametrów:

- dopuszczalna prędkość pociągów na całej linii – 30 km/h;
- dopuszczalny nacisk – 221 kN/oś.

Zarządca zdefiniował kategorie linii kolejowych w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, dokonując podziału zarządzanej linii kolejowej na jedną kategorię, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów.

2. Przedziały mas brutto pociągów

Z treści wniosku wynika, że w ramach rjp 2019/2020 Zarządca ustalił równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton, a ostatni powyżej 3501 ton dla jednej drugorzędnej kategorii linii kolejowej.

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.

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

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku do ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca przyjął tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tych opłat, i które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych zaliczono w szczególności:

- 1) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) część kosztów prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Do ustalania tych stawek Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) 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;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 7) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 8) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 9) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 11) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 12) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 13) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 14) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Powyższe wskazania są spójne z treścią pisma Zarządcy z 30 czerwca 2017 r., nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017, dotyczącego metody obliczania kosztów bezpośrednich. Należy zatem uznać, że sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, a także art. 3 ust. 3, 4 i 5 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, z ogólnych kosztów związanych z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej poniesionych przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, wynoszących 1 000 000 000 zł, z czego 100 000 000 zł kosztów dotyczyło infrastruktury normalnotorowej, tj. 100 000 000 zł, wydzielono tę część kosztów, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury. Koszty bezpośrednie przedstawiono w tabeli poniżej.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2018 r. kosztów bezpośrednich [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂

Koszty powyższe Zarządca podzielił według procentowego udziału wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury przyporządkowanej do poszczególnych rodzajów usług, tj. wydzielono:

- ✂--✂ kosztów stanowiących podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej;
- ✂--✂ kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłaty manewrowej;
- ✂--✂ kosztów dla obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonego do postoju wagonów.

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, wydzielone z kosztów bezpośrednich poniesionych przez Zarządcę w 2018 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2018 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku przejazdu pociągu, przyjętych do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeszacował:

1) 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 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	2018 r.	1 stycznia 2018 r.	31 grudnia 2018 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,9973

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2019-2020, ustalone zostały na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2018 r., przedstawia je poniższa tabela:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2019 r.	2020 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,1 %	102,3%

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.

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2019/2020 koszty przyjęte do ustalenia stawek opłaty podstawowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂

Jednocześnie należy wskazać, że przeprowadzona na gruncie niniejszej sprawy analiza przedstawionych przez Zarządcę dokumentów świadczących o poniesionych kosztach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów w 2018 r. (wydruki zapisów księgowych z listami płac) oraz ich planowana wysokość na rjp 2019/2020, w kontekście panujących obecnie warunków na rynku kolejowym wskazuje, że ich wielkość jest uzasadniona.

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej po torze o prześwicie 1435 mm w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2019/2020	15 grudnia 2018 r.	12 grudnia 2019 r.	364
2	rjp 2017/2018	10 grudnia 2016 r.	8 grudnia 2017 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,00

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2017/2018 i planowanej w rjp 2019/2020, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana w rjp 2017/2018	Planowana nr rjp 2019/2020
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	✂--✂	✂--✂
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonokilometrach	✂--✂	✂--✂
3	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągach [szt.]	✂--✂	✂--✂

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca określił część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej „pockm”.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie wynika, aby Zarządca przeprowadził analizę rynku mającą na celu zbadanie, czy wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Był bowiem zwolniony z tego obowiązku na podstawie § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB. Stosownie do regulacji zawartej w ww. przepisie Zarządca, który przyjął, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów, może odstąpić od przeprowadzania takiej analizy.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej (określonej jako drugorzędna) kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trójki pociągu.

– **Część stawki zależna od trakcji pociągu**

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana, wobec powyższego przyjął on wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu na poziomie 0 zł/pockm.

– **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 oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: 65,06 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 639,41 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracę eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB.

Dla niezelektryfikowanej, normalnotorowej linii nr 665 ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii.

W celu wyznaczenia współczynnika różnicującego średnią stawkę zależną od masy pociągu, przy założeniu jednej drugorzędnej niezelektryfikowanej kategorii linii kolejowej, Zarządca przyporządkował planowaną pracę eksploatacyjną do ustalonych przedziałów mas pociągu.

Następnie współczynnik o wartości 1 umieścił w przedziale mas 601-700 ton, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu i zwiększa się wraz z ich wzrostem. Jak wskazuje Zarządca na 7 stronie przedłożonego wniosku, wartość współczynnika różnicującego część stawki zależnej od masy pociągu wyznaczył w taki sposób, *aby dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1 oraz, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu oraz, aby suma iloczynów wszystkich stawek i pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach, czyli planowane przychody z opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, były równe planowanej wielkości kosztów bezpośrednich przyjętych do ustalenia stawek.*

Analiza danych zawartych we Wniosku, który został sprostowany pismem z 5 czerwca 2019 r., nr ES/DFB/JoKw/1242/2019 nie dała podstaw do przyjęcia, że Zarządca nie spełnił przesłanek określonych w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB. Należy zatem przyjąć, że spełnił on tym samym warunki, o których mowa w powyższym przepisie.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawia poniższa tabela:

Calkowita masa	Współczynnik różnicujący średnią stawkę	Calkowita masa	Współczynnik różnicujący średnią stawkę	Calkowita masa	Współczynnik różnicujący średnią stawkę
brutto [t]		brutto [t]		brutto [t]	
poniżej 101	0,70	1201-1300	1,30	2401-2500	1,89
101-200	0,75	1301-1400	1,35	2501-2600	1,94
201-300	0,80	1401-1500	1,39	2601-2700	1,99
301-400	0,85	1501-1600	1,44	2701-2800	2,04
401-500	0,90	1601-1700	1,49	2801-2900	2,09
501-600	0,95	1701-1800	1,54	2901-3000	2,14
601-700	1,00	1801-1900	1,59	3001-3100	2,18
701-800	1,05	1901-2000	1,64	3101-3200	2,23
801-900	1,10	2001-2100	1,69	3201-3300	2,28
901-1000	1,15	2101-2200	1,74	3301-3400	2,33
1001-1100	1,20	2201-2300	1,79	3401-3500	2,38
1101-1200	1,25	2301-2400	1,84	powyżej 3501	2,43

Zarządca wskazał we wniosku, że opłata podstawowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej stanowi iloczyn przebiegu pociągu i części stawki jednostkowej zależnej od masy brutto pociągu określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, wynoszącej 0 zł/pockm.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2019/2020 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia MIiB.

V. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Jak wspomniano powyżej, z kosztów ogólnych związanych z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej, poniesionych przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, wydzielono tę część kosztów, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury, wynoszącą 2 000 000 zł.

Powyższe koszty Zarządca podzielił według procentowego udziału wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury przyporządkowanej do poszczególnych rodzajów usług, tj. wydzielono:

- 2 000 000 kosztów stanowiących podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej;
- 2 000 000 kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłaty manewrowej;
- 2 000 000 kosztów dla obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonego do postoju wagonów.

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku ruchu kolejowego, wydzielone z kosztów bezpośrednich, poniesionych w 2018 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek opłaty manewrowej:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2018 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku ruchu kolejowego, przyjętych do ustalenia opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	2 000 000
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	2 000 000
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	2 000 000
Koszty ogółem		2 000 000

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeszacował:

- 1) 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 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	Rok 2018 r.	1 stycznia 2018 r.	31 grudnia 2018 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,9973

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2018-2019, ustalone zostały na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2018 r., przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2019 r.	2020 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,1%	102,3%

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.

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2019/2020 koszty przyjęte do ustalenia opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	☒--☒
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	☒--☒
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	☒--☒
Koszty ogółem		☒--☒

W przypadku stawki opłaty manewrowej, podobnie jak miało to miejsce w sytuacji stawki opłaty podstawowej, analiza wysokości kosztów bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów w 2018 r. oraz ich planowanej wysokości na rjp 2019/2020 wskazuje, że ich wielkość jest uzasadniona.

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej po torze o prześwicie 1435 mm w rjp 2017/2018, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	rjp 2017/2018	10 grudnia 2016 r.	8 grudnia 2017 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,00

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2017/2018 i planowanej w rjp 2019/2020, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z treścią wniosku przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana w rjp 2017/2018	Planowana w rjp 2019/2020
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	☒--☒	☒--☒
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonokilometrach	☒--☒	☒--☒
3	Średnia odległość od osi stacji do osi obiektu wyrażona w kilometrach	2,2	2,2

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: 130,89 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu (składu manewrowego) w wysokości 639,41 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB.

Zarządca ustalił takie same, jak dla opłaty podstawowej, równe przedziały mas brutto co 100 ton.

Część stawki związana z rodzajem wykonywanego przewozu po nieelektryfikowanej infrastrukturze kolejowej, wynosi 0 zł/pockm.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego), Zarządca ustalił w sposób identyczny jak dla opłaty podstawowej.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

Calkowita masa	Współczynnik różnicujący	Calkowita masa	Współczynnik różnicujący	Calkowita masa	Współczynnik różnicujący
brutto [t]	średnią stawkę	brutto [t]	średnią stawkę	brutto [t]	średnią stawkę
poniżej 101	0,70	1201-1300	1,30	2401-2500	1,89
101-200	0,75	1301-1400	1,35	2501-2600	1,94
201-300	0,80	1401-1500	1,39	2601-2700	1,99
301-400	0,85	1501-1600	1,44	2701-2800	2,04
401-500	0,90	1601-1700	1,49	2801-2900	2,09
501-600	0,95	1701-1800	1,54	2901-3000	2,14
601-700	1,00	1801-1900	1,59	3001-3100	2,18
701-800	1,05	1901-2000	1,64	3101-3200	2,23
801-900	1,10	2001-2100	1,69	3201-3300	2,28
901-1000	1,15	2101-2200	1,74	3301-3400	2,33
1001-1100	1,20	2201-2300	1,79	3401-3500	2,38
1101-1200	1,25	2301-2400	1,84	powyżej 3501	2,43

Zarządca wskazał we wniosku, że opłata manewrowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związana ze zrealizowanymi manewrami, jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość wskazaną w regulaminie sieci i stawki jednostkowej zależnej od masy określonej dla przejazdu na odległość jednego kilometra.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2019/2020 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej z obowiązującymi przepisami prawa, w tym z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE, oraz rozporządzenia MiiB.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 15 Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2019/2020 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia UE i rozporządzenia MiiB.

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. 1360 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, Dz. U. z 2019 r., poz. 785, zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*