

Warszawa, dnia 14 lipca 2017 r.

Poz. 29

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.10.2017.EN  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 11 lipca 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez Cargotor sp. z o.o. przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r., uzupełnionym pismem z 8 maja 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), zwanej dalej „ustawą zmieniającą k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej – Cargotor sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie z 10 kwietnia 2017 r. nr TDS-800-17/2017 (data nadania w placówce pocztowej – 10 kwietnia 2017 r., data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 12 kwietnia 2017 r.), uzupełnionego pismem z 8 maja 2017 r. nr TDSb-800-17.1/2017, w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej,

**ODMAWIAM ZATWIERDZENIA**

**projektu cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez Cargotor sp. z o.o. przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r., uzupełnionym pismem z 8 maja 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Wypełniając przesłankę określoną w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, Cargotor sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Cargotor” lub „Zarządcą”, przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr TDS-800-17/2017, zwanym dalej „wnioskiem”, przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2017/2018, wraz z opisem kalkulacji stawek.


Pismem z 8 maja 2017 r. nr TDSb-800-17.1/2017 Zarządca poinformował Prezesa UTK, że informacje znajdujące się na płycie CD załączonej do wniosku są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

Pismem z 24 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.10.2017.7.EN Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz poinformował o przysługującym prawie do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia.

Pismem nr FPK/2017/04/06 z 28 kwietnia 2017 r. Fundacja „Pro Kolej” wniosła o dopuszczenie do toczącego się postępowania na prawach strony.

Prezes UTK postanowieniem nr DRRK-WKL.730.10.2017.8.EN z 24 maja 2017 r. dopuścił Fundację „Pro Kolej” do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym na prawach strony.


Mając na względzie objęcie przez Zarządcę części materiału dowodowego tajemnicą przedsiębiorstwa, Prezes UTK wydał 24 maja 2017 r. postanowienie nr DRRK-WKL.730.10.2017.9.EN w przedmiocie ograniczenia prawa wglądu do części materiału dowodowego, przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r.

W toku postępowania Fundacja „Pro Kolej” przedłożyła 7 czerwca 2017 r. pełnomocnictwo  do reprezentowania przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej. W tym samym dniu w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego doszło do czynności udostępnienia akt administracyjnych sprawy pełnomocnikowi Fundacji „Pro Kolej”, z których to czynności została sporządzona notatka służbowa. Przekazana została również kopia akt postępowania administracyjnego.

Pismem z 19 czerwca 2017 r. nr FPK/2017/06/02 Fundacja „Pro Kolej” wniosła o odmowę zatwierdzenia projektu cennika Cargotor, wskazując, że infrastruktura kolejowa zarządzana przez Cargotor ma kluczowe znaczenie, z uwagi na fakt, że jest to największy zespół przeładunkowy na wschodniej granicy Unii Europejskiej i jedyny położony na trasie Berlin – Warszawa – Moskwa. W ocenie Fundacji „Pro Kolej” praktyki stosowane przez Zarządcę, przy wykorzystaniu opłat dostępu do infrastruktury, mogą prowadzić do blokowania dostępu do ósmego korytarza towarowego (8<sup>th</sup> Rail Freight Corridor, 8 RFC), który stanowi oś szlaku tranzytowego łączącego Chiny, Azję Centralną, Europę Wschodnią z Unią Europejską i zachodnioeuropejskimi portami i terminalami towarowymi.

W ocenie Fundacji „Pro Kolej” liczne uchybienia Zarządcy w toku przygotowania projektu cennika, takie jak niewłaściwa kwalifikacja infrastruktury kolejowej, brak przedstawienia projektu cennika w zakresie opłaty manewrowej, brak wskazania metody obliczania kosztów bezpośrednich, niewykazanie związku poszczególnych kosztów bezpośrednich z przejazdami pociągów, błędne uwzględnienie poszczególnych kosztów w bazie kosztowej, uzasadniają wniosek o odmowę zatwierdzenia projektu przedłożonego przez Cargotor cennika.

Z wnioskiem o przystąpienie do postępowania administracyjnego na prawach strony wystąpiła także Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „IGTL”, pismem z 6 czerwca 2017 r. nr IGTL/1/1/12/MG/2017.

Prezes UTK pismem z 19 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.10.2017.10.EN wezwał IGTL do uzupełnienia braków formalnych wniosku poprzez przedłożenie pełnomocnictwa dla  lub też podpisanie wniosku zgodnie z zasadami reprezentacji.

Uzupełnienie braków formalnych nastąpiło pismem, które wpłynęło 23 czerwca 2017 r. Wobec powyższego Prezes UTK pismem z 29 czerwca 2017 r. wydał postanowienie nr DRRK-WKL.730.10.2017.21.EN o dopuszczeniu IGTL do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym.


Jednocześnie Prezes UTK wydał 29 czerwca 2017 r. postanowienie nr DRRK-WKL.730.10.2017.22.EN ograniczające IGTL prawo wglądu do części materiału dowodowego, przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r.

Prezes UTK pismem z 29 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.10.2017.23.EN wezwał Zarządcę do dokonania opłaty skarbowej w wysokości 10 zł.

Zarządca przedłożył Prezesowi UTK dowód uiszczenia opłaty skarbowej w wiadomości e-mail z 7 lipca 2017 r.

Pismem z 29 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.10.2017.24.EN Prezes UTK poinformował Strony o 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, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty doręczenia zawiadomienia. Jednocześnie poinformował, że szczegółowe zasady ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej zostały ustalone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanym dalej „rozporządzeniem MIiB”.

Pismem z 5 lipca 2017 r. nr FPK/2017/07/03 Fundacja „Pro Kolej” uzupełniła swój wniosek z 19 czerwca 2017 r., przedkładając analizę stawek przedłożonych przez Zarządcę w ramach rjp 2017/2018 ze stawkami innych zarządców infrastruktury kolejowej, takimi jak: „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o., CTL Maczki Bór S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W piśmie dokonane zostało również porównanie wysokości wybranych stawek Cargotor, przedstawionych do zatwierdzenia Prezesowi UTK w latach 2015-2017. W ocenie Fundacji „Pro Kolej” dokonana analiza prowadzi do wniosku, że opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej przedłożone do zatwierdzenia Prezesowi UTK w ramach rjp 2017/2018 nie zostały obliczone w sposób prawidłowy. Natomiast konsekwencją zatwierdzenia stawek przez Prezesa UTK może być

<sup>1</sup> Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

ograniczenie dostępu do systemu kolejowego w Polsce oraz blokowanie szlaku tranzytowego istotnego dla całej Europy.

W toku postępowania IGTL przedłożyła 7 lipca 2017 r. pełnomocnictwo dla Pani ██████ do przeglądania akt wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej. W tym samym dniu w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego doszło do czynności udostępnienia akt administracyjnych sprawy pełnomocnikowi IGTL, z których to czynności została sporządzona notatka służbowa. Przekazana została również kopia wniosku Zarządcy oraz pisma z 8 maja 2017 r.

Na potrzeby niniejszego postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700), nr KRS: 0000484401, stan na 11 maja 2017 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 31 marca 2015 r. nr PL2120150001;
- 3) autoryzacja bezpieczeństwa z 21 września 2015 r. nr PL2120150005 – zmiana;
- 4) tablica nr 1 „Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2014 - 2019” – załącznik do uzasadnienia do projektu ustawy budżetowej na rok 2016 przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 21 grudnia 2015 r., <http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/budzet-panstwa/ustawy-budzetowe/2016/projekty-ustawy>;
- 5) wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw Aktualizacja – maj 2016 r.;
- 6) pismo Zarządcy z 4 listopada 2015 r. dotyczące wdrożenia Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, zwanego dalej „rozporządzeniem UE”;
- 7) pismo Zarządcy nr TOA/070/21/2017 z 22 lutego 2017 r. w sprawie stosowania dotychczasowych przepisów w zakresie rozkładów jazdy obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów;
- 8) wniosek Fundacji „Pro Kolej”, nr FPK/2017/04/06 z 28 kwietnia 2017 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 9) wniosek IGTL, nr IGTL/1/1/12/MG/2017 z 6 czerwca 2017 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 10) pełnomocnictwo dla Pani ██████ do reprezentowania Fundacji „Pro Kolej” przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej;
- 11) notatka służbowa z 7 czerwca 2017 r. z czynności przeglądania akt postępowania administracyjnego przez pełnomocnika Fundacji „Pro Kolej”;
- 12) wniosek Fundacji „Pro Kolej” nr FPK/2017/06/02 z 19 czerwca 2017 r.;
- 13) pełnomocnictwo dla Pana ██████ do reprezentowania IGTL przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej;
- 14) wydruk ze strony internetowej <http://emonitoring.poczta-polska.pl/wraz> - dowód doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania;
- 15) pismo Fundacji „Pro Kolej” nr FPK/2017/07/03 z 5 lipca 2017 r.;
- 16) pełnomocnictwo dla Pani ██████ - pracownika IGTL do przeglądania akt postępowania wraz z potwierdzeniem opłaty skarbowej;
- 17) notatka służbowa z 7 lipca 2017 r. z czynności przeglądania akt postępowania administracyjnego przez IGTL.

Prezes UTK wydał 31 marca 2015 r. autoryzację bezpieczeństwa nr PL212015001 dla Zarządcy infrastruktury kolejowej – Cargotor, która została następnie zmieniona decyzją z 21 września 2015 r. (numer zmienionej autoryzacji bezpieczeństwa PL2120150005).

Pismem z 4 listopada 2015 r. Zarządca poinformował Prezesa UTK, że zgodnie z art. 9 rozporządzeniem UE, przedstawi metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz plan stopniowego wdrażania nie później niż 3 lipca 2017 r.

Pismem z 22 lutego 2017 r. Zarządca przekazał Prezesowi UTK informacje w sprawie stosowania dotychczasowych przepisów w zakresie rozkładów jazdy obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów.

### **Stan prawny:**

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

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

30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”. Zgodnie z 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. U. L 343 z 14 grudnia 2012 r.), 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 stosuje się od dnia 1 sierpnia 2015 r., wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu UE, 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.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 4 listopada 2015 r.

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

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

Z dniem 1 czerwca 2017 r. weszła w życie ustawa zmieniająca k.p.a. W myśl art. 16 powołanej ustawy, do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych ostateczną decyzją przed dniem jej wejścia w życie stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu sprzed nowelizacji, z wyłączeniem przepisów art. 96a-96n k.p.a.

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

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

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

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

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

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

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

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 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 trójki 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, wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależna od trakcji pociągu jest ustalana jako ilorz 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 ilorz 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.

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 ilorz 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 tego rozporządzenia, 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 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 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 obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4.

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

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

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

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych 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.

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

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

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów kwalifikowanych:

- a) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- b) prowadzenia ruchu pociągów;
- c) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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

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

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

#### **W trakcie postępowania Prezes UTK zważył, co następuje:**

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018.

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



Zarządca wywiązał się z obowiązku o którym mowa powyżej, przedkładając pismem z 10 kwietnia 2017 r. stosowny wniosek (data nadania w placówce pocztowej – 10 kwietnia 2017 r.).

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

### **I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłaty manewrowej**

Jak wskazano we wniosku, Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika zastosował metodologię określania ww. stawek, opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, dyrektywy 2012/34, rozporządzenia UE oraz projektu rozporządzenia MiiB.

Weryfikacja projektów cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, przeprowadzona została przy wykorzystaniu całego zgromadzonego materiału dowodowego, pozyskanego z różnych źródeł i nośników, w tym w formie papierowej, w formie elektronicznej na płycie CD, a także przesłanych opinii i stanowisk stron postępowania.

Wniosek Zarządcy zawierający projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów 2017/2018 zawiera załącznik *Załącznik nr 2 - Model\_2017-18\_Projekt2017\_03\_30min dostęp* (w formie elektronicznej), oraz:

- Załącznik nr 1 – *odpis aktualnego KRS Wnioskodawcy;*
- Załącznik nr 2 – *Metodologia kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na Rozkład jazdy 2017/2018 – wersja pełna;*
- Załącznik nr 3 – *Metodologia kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na Rozkład jazdy 2017/2018 – wersja niezawierająca informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa;*
- Załącznik nr 4 – *Metodologia kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej na Rozkład jazdy 2017/2018 – wersja pełna;*
- Załącznik nr 5 – *Metodologia kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej na Rozkład jazdy 2017/2018 – wersja niezawierająca informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa.*

Załączniki zostały objęte tajemnicą przedsiębiorstwa, ze względu na ochronę danych wrażliwych dla Zarządcy, mających strategiczne znaczenie dla prowadzonej przez niego polityki handlowej.

### **II. Infrastruktura kolejowa Zarządcy**

Autoryzacja bezpieczeństwa Zarządcy wskazuje, że zarządza on łącznie 66,735 km torów o szerokości 1435 mm.

Zgodnie z wnioskiem Zarządcy, projekt oraz kalkulacja dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm. Stawki dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w rejonie Centrum Przeładunkowego Małaszewicze, zwanego dalej „CP Małaszewicze” i dotyczą następującej infrastruktury:

- linii nr 865 Magdalenka – Małaszewicze Centralne (MsC), dwa tory o długości 3 117 m każdy,
- linii nr 866 Magdalenka – Małaszewicze Rozrządowa (MsR) o długości 1 427 m,
- linii nr 867 Małaszewicze Centralne (MsC) – Małaszewicze (MsE) o długości 1289 m,
- toru nr 14 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 752 m,
- toru nr 136 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 283 m,
- linii nr 906 Chotyłów – Mętraki o długości 5 697 m,
- toru dojazdowego do infrastruktury usługowej innego podmiotu (terminala towarowego w celu dokonania czynności załadunku i wyładunku) o długości 523 m.

Jak wskazano we wniosku linie oraz tory stanowią tę samą kategorię oraz posiadają zbliżone parametry techniczne.

Z treści wniosku wynika, że tory dojazdowe nie stanowią torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej Cargotor, wymienionej w Załączniku II do ustawy o transporcie kolejowym. Wobec powyższego usługi przejazdu na tych torach stanowią usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

### III. Baza kosztowa przyjęta do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych zarówno opłaty podstawowej jak i manewrowej przyjął wysokość kosztów za ostatni zakończony rok obrotowy (2016). Zgodnie ze sprawozdaniem finansowym koszty Zarządcy wyniosły ~~---~~.

Ze wskazanej wyżej bazy kosztowej zostały wyłączone koszty ważenia wagonów w wysokości ~~---~~.

Zarządca podzielił koszty na jednorodne kategorie kosztowe (ang. Homogenous Cost Category), zwane dalej „kategoriami HCC”, uwzględniając jednocześnie układ kosztów wynikający z rozporządzenia UE. Wyodrębnione w ten sposób zostały koszty, które poniósł Zarządca jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu. Należą do nich:

#### A. Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze – ~~---~~

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze – ~~---~~

#### B. Koszty utrzymania i remontu infrastruktury

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze – ~~---~~

Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze – ~~---~~

Inne remonty w CP Małaszewicze – ~~---~~

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze – ~~---~~

Wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze – ~~---~~

#### C. Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie

Koszty administracyjne w CP Małaszewicze – ~~---~~

Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze – ~~---~~

Koszty administracyjne Centrali – ~~---~~

Koszty pośrednie działalności Centrali – ~~---~~

Koszty finansowe działalności Centrali – ~~---~~

Jak wskazuje Zarządca, jako podstawę kalkulacji stawek opłaty podstawowej przyjęto wyłącznie koszty dotyczące szerokości torów o prześwicie 1435 mm. Pozostałe koszty, znajdujące się we wniosku, zostały zaprezentowane w celu wykazania całkowitych kosztów Zarządcy poniesionych w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2016) i nie zostały uwzględnione przy kalkulacji stawek opłaty podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Ponadto Cargotor poinformował we wniosku, że nie będzie korzystał ze środków publicznych.

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

- a) długości torów – liczonego jako iloraz długości torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i długości wykorzystywanych torów w rejonie CP Małaszewicze,

~~---~~

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

~~---~~

W tabeli zamieszczonej we wniosku (będącej podstawą dalszych wyliczeń), w której zostały wskazane wykonanie kosztów w 2016 r. oraz wykonanie kosztów minimalnego dostępu, współczynnik alokacji kosztów remontu został określony na poziomie ~~---~~ co jest zgodne z danymi źródłowymi przekazanymi w tabeli Excel.

Koszty Centrali zostały rozdzielone proporcjonalnie do kosztów alokowanych na poszczególne usługi.

Poniższa tabela przedstawia kalkulację kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2016).

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2016 [tys. zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [tys. zł]
<b>Prowadzenie ruchu kolejowego</b>	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
<b>Utrzymanie i remont infrastruktury</b>	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze		✂--✂	✂--✂
Eksplotacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
<b>Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie</b>		✂--✂	
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
<b>Koszty wyłączone z kalkulacji stawek</b>	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Ważenie wagonów	✂--✂	✂--✂	✂--✂
<b>RAZEM</b>	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Jak wynika z treści wniosku, planowana wysokość kosztów przyjętych do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury wyznaczona została jako iloczyn kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniósł w ostatnim zamkniętym roku obrotowym jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata.

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczony został jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, który rozpocznie się 11 grudnia 2017 r. i skończy 9 grudnia 2018 r. i liczby dni w ostatnim zakończonym roku, tj. 2016 r. Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej wynosi 99,725%.

Koszty wykonane w 2016 r. przeindeksowane zostały również przez Zarządcę wskaźnikiem inflacji za lata 2017 oraz 2018, ustalonym na podstawie „Wytucznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”, w wysokości odpowiednio 1,3% i 1,8%.

Wskaźnik wzrostu został określony na poziomie 102,840%. Zarządca w tabeli nr 5 we wniosku podał błędny wskaźnik wzrostu – na poziomie 100,618%. Analiza pozycji liczbowych (kolumna - wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. oraz planowanych kosztów minimalnego dostępu na rjp 2017/2018) wskazuje, że błąd ten nie miał wpływu na poprawność dokonanych wyliczeń.

Kalkulacja planowanych kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji stawek została przedstawiona w tabeli

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2016 r. [tys. zł]	Wskaźnik wzrostu [%]	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2017/2018 [tys. zł]
<b>Prowadzenie ruchu kolejowego</b>	✂--✂		✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
<b>Utrzymanie i remonty infrastruktury</b>	✂--✂		✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂

Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
<b>Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie</b>	✂--✂		✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂		✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂		✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂		✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂		✂--✂
<b>RAZEM</b>	✂--✂		✂--✂

### Koszty niekwalifikowane

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty minimalnej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto część kosztów, które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Zaliczone zostały do nich koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty utrzymania i remontów infrastruktury.

Z grupy kosztów wykonanych w 2016 r., ze względu na brak bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca wyłączył następujące koszty:

- amortyzacji (zgodnie z wnioskiem Zarządca nie dokonuje rozliczenia na podstawie zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego);
- administracji;
- ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- finansowe;
- czynsze;
- pośrednie.

### Koszty bezpośrednie

W grupie kosztów z „wykonania” 2016 r. – po wyłączeniu kosztów niekwalifikowanych – pozostały koszty bezpośrednie, zgodnie z poniższymi wyliczeniami:

#### Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze

Z grupy tej zostały wyodrębnione koszty dyżurnych ruchu (✂--✂), niezależne od wolumenu przewozów, które wyłączono z bazy kosztów bezpośrednich.

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

### Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Malaszewicze

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

### Remonty infrastruktury kolejowej w CP Malaszewicze

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

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

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła  $\text{---}$  zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła  $\text{---}$  zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości  $\text{---}$  %.

### Inne remonty w CP Malaszewicze

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

### Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Malaszewicze

Koszty zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich, związanych z ruchem pociągów, obejmują koszty dotyczące obsługi technicznej i serwisowania urządzeń, ogłędzin i utrzymania rozjazdów oraz diagnostyki technicznej, napraw bieżących i utrzymania infrastruktury torowej i rozjazdów.

Do kosztów pośrednich zakwalifikowano koszty zużycia paliwa nietrakcyjnego, środków czystości, zakup materiałów i sprzętu na potrzeby napraw bieżących i uzupełnienia braków w wyposażeniu.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła  $\text{---}$  zł, wartość kosztów bezpośrednich wyniosła  $\text{---}$  zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości  $\text{---}$  %.

### Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Malaszewicze

Za koszty bezpośrednie uznane zostały koszty wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu, związane z przeprowadzonymi remontami, których wysokość zależy od wolumenu świadczonej usługi.

Z zakresu kosztów, które wynikają bezpośrednio z prowadzenia ruchu, wyłączono koszty: szkoleń, dodatków, premii i nagród, odpraw, BHP, posiłków profilaktycznych i regeneracyjnych, wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników i ich rodzin, usług diagnostyki medycznej. Koszty te nie stanowią kosztów bezpośrednich i nie zostały uwzględnione w kalkulacji stawek.

Wartość kosztów ogółem w ramach tej kategorii HCC wyniosła  $\text{---}$  zł, wartość kosztów bezpośrednich w ramach HCC wyniosła  $\text{---}$  zł, co daje udział kosztów bezpośrednich w kosztach ogółem tej kategorii HCC w wysokości  $\text{---}$  %.

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

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

Kategoria HCC	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2017/2018 [tys. zł]	Udział kosztów bezpośrednich [%]	Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu na rjp 2017/2018 [tys. zł]
<b>Prowadzenie ruchu kolejowego</b>	$\text{---}$	$\text{---}$	$\text{---}$

Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
<b>Utrzymanie i remonty infrastruktury</b>	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Inne remonty w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
<b>Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie</b>	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Koszty administracyjne Centrali	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Koszty pośrednie działalności Centrali	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
Koszty finansowe działalności Centrali	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘
<b>RAZEM</b>	⌘--⌘	⌘--⌘	⌘--⌘

### Kalkulacja stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Jak wskazuje Zarządca stawki jednostkowe zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych: od kosztów bezpośrednich (1) oraz kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu (2), w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (a) oraz rodzaju wykonywanych przewozów (b).

Część stała stawki zależna od kategorii linii kolejowej została przez Zarządcę wyliczona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnionych w kalkulacji stawki zależnej tylko od linii kolejowej oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w pociągokilometrach, zwanych dalej „pockm”.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniane w kalkulacji stawek w części zależnej wyłącznie od linii kolejowej, ustalone zostały jako różnica między całością kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej a planowanymi kosztami bezpośrednimi minimalnego dostępu

do infrastruktury kolejowej, uwzględnionymi w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu. W kalkulacji Zarządca przyjął, że są to koszty bezpośrednie remontów infrastruktury kolejowej oraz eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w rejonie CP Małaszewicze.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji stawki, związane z kategorią linii kolejowej na rjp 2017/2018, wyniosły zgodnie z wnioskiem  $\text{---}$  natomiast planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z masą pociągu  $\text{---}$

Dla usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządca określił wysokość planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie  $\text{---}$  pockm oraz  $\text{---}$  zwanych dalej „btkm”.

Uwzględniając powyższe dane Zarządca określił części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej na poziomie  $\text{---}$

	Jednostka	Wartość
Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej;	tys. zł	$\text{---}$
Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;	pockm	$\text{---}$
Części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej.	zł/pockm	$\text{---}$

Zarządca wyznaczył również część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Jak wynika z wniosku ww. część stawki składa się ze składnika różnicującego stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z trakcją pociągu.

Składnik różnicujący część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowych został wyznaczony jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnianych w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w btkm.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej i masy pociągu wyniosły  $\text{---}$  zł. Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wyniosła  $\text{---}$  btkm. Średnia część stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej i masy pociągu wyniosła  $\text{---}$  zł/btkm.

	Jednostka	Wartość
Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej;	tys. zł	$\text{---}$
Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;	btkm	$\text{---}$
Części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej.	zł/pockm	$\text{---}$

Jak wynika z wniosku, Zarządca nie prowadzi sprzedaży prądu trakcyjnego. W kalkulacji nie został zatem uwzględniony składnik związany z trakcją pociągu.

Jednocześnie, z uwagi na fakt, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów dla wszystkich rodzajów przewozów wynosi  $\text{---}$  Zarządca odstąpił od dokonania badania rynku.

Celem wyznaczenia stawek dla poszczególnych przedziałów mas brutto pociągów i kategorii linii kolejowej wyliczona została suma części stawki zależnej od linii kolejowej oraz iloczynu średniej stawki jednostkowej wyrażonej w zł/btkm oraz średniej masy brutto pociągów w odpowiednich przedziałach pociągów.



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

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

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

Lp.	Całkowita masa brutto pociągu (t)	Średnia masa pociągu (t)
1.	$M < 600$	☒--☒
2.	$600 \leq M < 1200$	☒--☒
3.	$1200 \leq M < 2400$	☒--☒
4.	$2400 \leq M$	☒--☒

Bazując na wskazanych wyżej stawkach częściowych Cargotor przedłożył Prezesowi UTK projekt cennika, którego poszczególne składniki wskazane zostały w poniższej tabeli:

Lp.	Całkowita masa brutto (t)	Część stawki	Wartość (zł/pockm)
1.	$M < 600$	Stawka jednostkowa	14,33
		część związana z kategorią linii kolejowej	☒--☒
		część związana z masą pociągu	☒--☒
2.	$600 \leq M < 1200$	Stawka jednostkowa	37,64
		część związana z kategorią linii kolejowej	☒--☒
		część związana z masą pociągu	☒--☒
3.	$1200 \leq M < 2400$	Stawka jednostkowa	68,92
		część związana z kategorią linii kolejowej	☒--☒
		część związana z masą pociągu	☒--☒
4.	$2400 \leq M$	Stawka jednostkowa	97,21
		część związana z kategorią linii kolejowej	☒--☒
		część związana z masą pociągu	☒--☒

### Kalkulacja stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Jak wskazuje Zarządca, stawki jednostkowe zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych: od kosztów bezpośrednich (1) oraz kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu (2), w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (a) oraz rodzaju wykonywanych przewozów (b).

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

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

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji stawki, związane z kategorią linii kolejowej na rjp 2017/2018, wyniosły zgodnie z wnioskiem  $\text{zł} \rightarrow \text{zł}$  natomiast planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z masą pociągu  $\text{zł} \rightarrow \text{zł}$

Dla usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządca określił wysokość planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie  $\text{pockm} \rightarrow \text{pockm}$  oraz  $\text{btkm} \rightarrow \text{btkm}$ .

Uwzględniając powyższe dane, Zarządca określił części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej na poziomie  $\text{zł} \rightarrow \text{zł}$

	Jednostka	Wartość
Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej;	tys. zł	$\text{zł} \rightarrow \text{zł}$
Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;	pockm	$\text{pockm} \rightarrow \text{pockm}$
Części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej.	zł/pockm	$\text{zł} \rightarrow \text{zł}$

Zarządca wyznaczył również część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Jak wynika z wniosku ww. część stawki składa się ze składnika różnicującego stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika związanego z trakcją pociągu.

Składnik różnicujący część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowych został wyznaczony jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnianych w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w btkm.

Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej i masy pociągu wyniosły  $\text{zł} \rightarrow \text{zł}$ . Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wyniosła  $\text{btkm} \rightarrow \text{btkm}$ . Średnia część stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej i masy pociągu wyniosła  $\text{zł} \rightarrow \text{zł}$  zł/btkm.

	Jednostka	Wartość
Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu, uwzględnione w kalkulacji części stawki związanej z kategorią linii kolejowej;	tys. zł	$\text{zł} \rightarrow \text{zł}$
Planowana praca eksploatacyjna dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;	btkm	$\text{btkm} \rightarrow \text{btkm}$
Części stawki zależnej tylko od kategorii linii kolejowej.	zł/pockm	$\text{zł} \rightarrow \text{zł}$

Jak wynika z wniosku, Zarządca nie prowadzi sprzedaży prądu trakcyjnego. W kalkulacji nie został zatem uwzględniony składnik związany z trakcją pociągu.

Jednocześnie, z uwagi na fakt, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów dla wszystkich rodzajów przewozów wynosi ~~...~~ Zarządca odstąpił od dokonania badania rynku.

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

Po dokonaniu szczegółowej analizy wniosku Zarządcy o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej Prezes UTK uznał, że wniosek Zarządcy nie spełnia wymogów oraz przesłanek wskazanych w przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz w rozporządzeniu MliB, co obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez Cargotor przy piśmie z 10 kwietnia 2017 r.

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

- 1. Koszty przyjęte w projekcie cennika nie stanowią kosztów bezpośrednich wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultat przejazdu pociągu / wykonywanych manewrów, co stanowi naruszenie art. 33 ust. 4, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB oraz § 7 i 8 rozporządzenia z 2014 w zw. z art. 28 rozporządzenia MliB.**

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu. Z kolei art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. Z kolei zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca może pobierać od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami. Natomiast zgodnie z art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym stawki jednostkowe opłaty manewrowej powinny być ustalane przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonywania manewrów rozumianych jako zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przytoczone przepisy obligują Zarządcę do wykazania związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy ruchem pociągu, a ponoszonymi kosztami oraz ustalania opłat za zrealizowany przejazd pociągu / wykonany manewr w sposób spójny z tą relacją.

Przedkładając wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej Zarządca wskazał te elementy infrastruktury kolejowej, dla których pobierane będą opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związane ze zrealizowanymi przejazdami i manewrami. Tory i linie kolejowe wymienione przez Zarządcę w *Metodyce kalkulacji stawek dostępu Cargotor Sp. z o.o. „opłata podstawowa”* pokrywają się z torami i liniami kolejowymi wskazanymi w *Metodyce kalkulacji stawek dostępu Cargotor Sp. z o.o. „opłata manewrowa”* i obejmują w obu przypadkach linię nr 865, linię nr 866, linię nr 867, linię nr 906, tory 14, 136 oraz tor dojazdowy do obiektów infrastruktury usługowej innego podmiotu. Z treści autoryzacji bezpieczeństwa wydanej Zarządcy 31 marca 2015 r., zmienionej decyzją z 21 września 2015 r. wynika, że zarządzana przez Cargotor infrastruktura obejmuje 127,862 km torów, w tym 66,734 km torów normalnych oraz 61,127 km torów szerokich. Wskazana we wniosku infrastruktura kolejowa stanowi ~~...~~ % ogólnej liczby torów zarządzanych przez Cargotor oraz 24,28% liczby torów o szerokości normalnej.

Zarządca przedkładając Prezesowi UTK wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej ograniczył wniosek do części zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej, nie wskazując kryteriów, na podstawie których przyjął określoną we wniosku część infrastruktury kolejowej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej. Ograniczenie wniosku do infrastruktury kolejowej obejmującej ~~...~~ km torów kolejowych ma wpływ na wysokość kosztów bezpośrednich, jakie Cargotor przyjął do wyliczenia kosztów powstałych w rezultacie świadczenia usług minimalnego dostępu.

Zarówno w metodyce obliczania stawki jednostkowej opłaty podstawowej jak i stawki jednostkowej opłaty manewrowej do wyodrębnienia z ogólnej bazy kosztowej wykonanej w 2016 r. (~~...~~), kosztów jakie Zarządca poniósł w rezultacie świadczenia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (~~...~~), uwzględnione zostały dwa współczynniki – długości torów (iloraz długości torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i długości wykorzystywanych torów w CP Małaszewicze razem) oraz kosztów remontów (wysokość kosztów remontu infrastruktury związanej ze świadczeniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i wysokości kosztów remontu infrastruktury w CP Małaszewicze razem).

Wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dotyczy jedynie  $\approx$  % ogólnej liczby torów, co ma wpływ na określenie bazy kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych, a w konsekwencji również na określenie kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat wykonywanych przewozów oraz rezultat wykonywanych manewrów.

Ponadto analiza przedłożonej przez Cargotor *Metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na Rozkład jazdy 2017/2018* oraz *Metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej na Rozkład jazdy 2017/2018* wskazuje, że Zarządca przyporządkował tą samą infrastrukturę kolejową do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i stawki jednostkowej opłaty manewrowej. Pierwsza ze wskazanych opłat pobierana jest za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związany ze zrealizowanymi przejazdami, druga za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związany ze zrealizowanymi manewrami. Manewrem zgodnie z art. 4 ust. 1f ustawy o transporcie kolejowym jest zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Z treści art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym wynika natomiast, że opłata podstawowa ustalana jest przez Zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca poniesie jako rezultat przejazdu pociągów natomiast opłata manewrowa po kosztach bezpośrednich związanych z wykonywanymi manewrami. W przedmiotowej sprawie konsekwencją przedłożenia metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i metodyki kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej dla tej samej infrastruktury kolejowej jest przygotowanie przez Cargotor projektu cennika w oparciu o tą samą bazę kosztową, bez wyodrębnienia, które koszty stanowią koszty bezpośrednie związane ze zrealizowanymi przejazdami, a które koszty bezpośrednio związane ze zrealizowanym manewrami. Zarządca nie wyodrębnił z ogólnej bazy kosztowej kosztów związanych ze zrealizowanymi przejazdami oraz kosztów związanych ze zrealizowanymi manewrami. Co więcej, z treści metodologii kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej (punkt 1.3) wynika, że do ich kalkulacji przyjęto część kosztów, która jest ponoszona jako rezultat wykonywania przewozu pociągami, nie zaś wykonywania manewrów.

W treści obu metodologii Zarządca używa sformułowania *koszty minimalnego dostępu* lub *koszty bezpośrednie jakie spółka poniosła jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu*, które obejmują zarówno koszty związane ze zrealizowanymi przejazdami jak i koszty związane ze zrealizowanymi manewrami.

Przygotowanie projektu cennika w oparciu o tą samą bazę kosztów bezpośrednich, bez rozróżnienia na koszty bezpośrednie związane z przejazdem pociągu oraz koszty bezpośrednie związane ze zrealizowanymi manewrami należy uznać za niezgodne z przepisami ustawy o transporcie kolejowym. Z treści przepisu art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W ust. 9 powołanego wyżej przepisu wskazano natomiast, że stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów. Przygotowanie jednej bazy kosztów bezpośrednich dla wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej nie daje możliwości ustalenia, które ze wskazanych w niej kosztów są kosztami bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przejazdu pociągów, a które kosztami pośrednimi ponoszonymi przez Zarządcę jako rezultat wykonywania manewrów. Przygotowanie projektu cennika w oparciu o wspólną bazę kosztową nie spełnia zatem przesłanek wskazanych w przepisach art. 33 ust. 6 oraz ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym i stanowi podstawę odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej.

W ocenie Prezesa UTK przedłożona przez Zarządcę baza kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu jest również niezgodna z przepisami § 7 i 8 rozporządzenia z 2014 r., które wskazują, jakie koszty mogą zostać uznane przez Zarządcę jako koszty bezpośrednie.

Zarządca w metodologiach określił koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Z ogólnej bazy kosztów wyłączono koszty amortyzacji, koszty administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowe, czynsze oraz koszty pośrednie. Z poszczególnych kategorii HCC do kalkulacji przyjęto wyłącznie koszty wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze (na poziomie  $\approx$  %), koszty remontów infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze (na poziomie  $\approx$  %), koszty eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze (na poziomie  $\approx$  %) oraz koszty wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze (na poziomie  $\approx$  %). W ocenie Prezesa UTK sposób oszacowania współczynników udziału kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z ruchem pociągów, w szczególności kosztów remontu infrastruktury oraz kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury w CP Małaszewicze został określony nieprawidłowo. Z treści wniosku nie sposób wywodzić, że udziały poszczególnych kosztów zostały prawidłowo zaliczone jako koszty spełniające definicję z art. 33 ust. 6 oraz ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 i 8 rozporządzenia z 2014 r. Zarządca nie uzasadnił w metodologii przyjęcia do wyliczenia kosztów bezpośrednich  $\approx$  % ogólnej wartości kosztów remontów infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze oraz  $\approx$  % kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej

w CP Małaszewicze. W ocenie Prezesa UTK koszty te nie stanowią rzeczywistych kosztów bezpośrednio ponoszonych w rezultacie przejazdu pociągu / manewru pojazdu kolejowego.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że zgodnie z treścią metodologii, z ogólnej wartości kosztów remontu infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze, ze względu na brak bezpośredniego wpływu na wolumen świadczonych usług, zostały wyłączone koszty usług świadczonych na elementy związane z oświetleniem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, siecią trakcyjną, a także występowania konieczności przeprowadzania napraw awaryjnych (występowanie zależy też od innych czynników, np. nieprzewidzianych zdarzeń pogodowych) oraz koszty prac nastawczych. Natomiast z bazy ogólnych kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze wyłączone zostały koszty zużycia paliwa nietrakcyjnego, środków czystości i zakupu materiałów i sprzętu (kłódki, zamki drzwiowe, nożyce spalinowych, itp.) na potrzeby napraw bieżących i uzupełnienia braków w wyposażeniu, które uznano za koszty pośrednie. Pomimo wskazanego wyżej wyłączenia koszty bezpośrednie remontów ustalone zostały na poziomie  $\approx$ – $\approx$  %, natomiast koszty bezpośrednie eksploatacji i utrzymania przekroczyły wartość ogólną kosztów i osiągnęły poziom  $\approx$ – $\approx$  %. Zauważyć przy tym należy, że Zarządca nie przedstawił dowodów świadczących o zasadności zakwalifikowania do kosztów bezpośrednich kosztów remontów oraz eksploatacji i utrzymania na wskazanym wyżej poziomie. Nie wykazał również związku m.in. kosztów poniesionych na usługi świadczone na elementy związane z oświetleniem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, siecią trakcyjną, przeprowadzania napraw awaryjnych, prac nastawczych, zużycia paliwa nietrakcyjnego, środków czystości i zakupu materiałów i sprzętu na potrzeby napraw bieżących i uzupełnienia braków w wyposażeniu, z przejazdem pociągów / zrealizowanymi manewrami.

Uwzględnienie kosztów pełnych lub wyższych niż koszty pełne w kosztach bezpośrednich jest niezgodne z przepisami rozporządzenia z 2014 r., które na podstawie § 28 rozporządzenia MliB stosuje się w okresie przejściowym do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów na podstawie rozporządzenia UE w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich. Zarządca infrastruktury nie wywiązał się z obowiązku włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu, czym naruszył przepis art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym.

Pomocniczo należy odwołać się do treści przepisu art. 2 pkt 1 oraz art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE. Pierwszy z powołanych przepisów stanowi, że koszt bezpośredni jest to koszt, który jest ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Drugi z powołanych przepisów stanowi, że 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, wymienionymi w art. 4 tego rozporządzenia. W powołanym przepisie wymienione zostały m.in.: koszty stałe związane z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów, koszty, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury, koszty nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych, koszty pośrednie w całej sieci, w tym pośrednie koszty wynagrodzeń i emerytur, koszty finansowania, koszty związane z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia, koszty wartości niematerialnych i prawnych, koszty przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, koszty informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych, koszty dotyczące poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów, koszty zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami, 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, kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Należy wskazać, że określony przez Zarządcę we wniosku sposób kwalifikacji kosztów przyjętych do bazy kosztowej na potrzeby kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej odbiega od zasady generalnej, określonej w powołanych wyżej przepisach, która stanowi, że stawka jednostkowa opłaty podstawowej oraz stawka jednostkowa opłaty manewrowej obliczana jest po koszcie bezpośrednim w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia UE, czyli po kosztach, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągów. Powyższe należy rozumieć w ten sposób, że nie mogą to być jakiegokolwiek koszty związane z funkcjonowaniem infrastruktury kolejowej, ale koszty ściśle związane z przejazdami pociągu.

Reasumując, weryfikacja prawidłowości wyodrębnienia przez Cargotor kosztów, jakie Zarządca poniesie jako bezpośredni rezultat wykonanych przejazdów pociągu / zrealizowanych manewrów, w tym ustalenie udziału tych kosztów w kosztach całkowitych ponoszonych przez Zarządcę, prowadzi do wniosku, że Zarządca niezasadnie wliczył poszczególne koszty do kosztów bezpośrednich, a co za tym idzie baza kosztowa zawiera również koszty niekwalifikowane. Biorąc powyższe pod uwagę, stawka jednostkowa opłaty podstawowej i manewrowej, o której

mowa w art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia z 2014 r. w zw. z § 28 rozporządzenia MliB, nie została przez Zarządcę opracowana na podstawie wyłącznie kosztów bezpośrednich, jakie Zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu/ wykonania manewrów, co stanowi naruszenie wskazanych wyżej przepisów i jest podstawą odmowy zatwierdzenia projektu stawek jednostkowych.

## **2. Błędnie określone przedziały mas pociągów, co stanowi naruszenie przepisu § 21 ust. 7 i 9 rozporządzenia MliB**

Jak wynika z treści wniosku, część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych została wyznaczona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględnianych w kalkulacji stawki w części zależnej od linii kolejowej i masy pociągu (zł) oraz planowanej pracy eksploatacyjnej (zł/btkm). Bazując na wskazanych wyżej danych Zarządca określił średnią część stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i masy pociągu w wysokości zł/btkm. Wskazaną wyżej wartość Zarządca pomnożył przez średnią masę brutto pociągów w odpowiednich przedziałach mas brutto. W tym celu Zarządca dokonał podziału na 4 przedziały całkowitych mas brutto pociągu towarowego, tj.  $M < 600$  ton,  $600 \leq M < 1200$  ton,  $1200 \leq M < 2400$  ton,  $2400 \leq M$  ton, dla których określona została średnia masa brutto pociągu.

Z treści rozporządzenia MliB wynika natomiast, że 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 współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Analiza przedłożonego przez Zarządcę wniosku prowadzi do wniosku, że średnie, o których mowa wyżej, zostały przez Zarządcę określone prawidłowo.

Jednakże, zgodnie z treścią rozporządzenia MliB, dla średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się średnią wartość masy pociągu z dokładnością do 1 tony oraz średnią wartość kategorii linii kolejowej. Wartości te stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakońzonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Ponadto zarządca zobowiązany jest określić w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Jako alternatywne rozwiązanie zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zarządca określając wzór albo ww. współczynniki ustala, że dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1, stawka jednostkowa rośnie wraz ze wzrostem masy pociągu zaś planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, ustalana na takim samym poziomie jak planowana wysokość kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zarządca nie określił wzoru, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Określone przedziały ustalone zostały co 600 ton, co również nie może zostać uznane za zgodne z przepisami rozporządzenia MliB. Reasumując, wskazane przez Zarządcę przedziały mas brutto pociągów są nieprawidłowe, bowiem nie znajdują odzwierciedlenia w przepisach § 21 rozporządzenia MliB. Powyższe stanowi naruszenie przepisów prawa, będące podstawą wydania przez Prezesa UTK decyzji odmawiającej zatwierdzenie projektu cennika stawek jednostkowych w zakresie opłaty podstawowej i manewrowej.

## **3. Błędy rachunkowe oraz pozostałe błędy**

Nadmienić należy, że wniosek Zarządcy zawiera również liczne błędy rachunkowe oraz inne błędy wskazane poniżej. Wskazać między innymi należy, że:

- W Tabeli 2, w kategorii HCC - *Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu CP Małaszewicze*, kwota określająca wykonanie kosztów minimalnych dostępu w 2016 r. jest niezgodna z danymi źródłowymi znajdującymi się w załączonym do wniosku pliku Excel oraz danymi umieszczonymi w Tabeli nr 4;
- W Tabeli nr 3 wskazano kategorię kosztów HCC – *Koszty poniesione w 2014 r.*, która nie może być uwzględniona w kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2017/2018, bowiem nie dotyczy ona kosztów ostatniego zamkniętego roku obrotowego;
- Wskaźnik alokacji kosztów minimalnego dostępu – remont infrastruktury w CP Małaszewiczach jest nieprawidłowy, niezgodny z danymi źródłowymi. Nadmienić jednak należy, że w Tabeli nr 4 (stanowiącej podstawę

dalszych wyliczeń) wartość tego wskaźnika w poszczególnych wierszach tabeli została przez Zarządcę przypisana prawidłowo;

- d) W Tabeli nr 4 nie zostało wskazane wykonanie w 2016 r. *Innych remontów w CP Małaszewicze* oraz sumy *Kosztów administracyjnych, finansowych i pośrednich*;
- e) W Tabeli 4 suma *Kosztów wyłączonych z kalkulacji* jest niezgodna z kosztami ważenia wagonów;
- f) Niewłaściwie zostały przez Zarządcę określone dni obowiązywania rjp 2017/2018. Rozkład ten będzie obowiązywał od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., a nie jak wskazuje Zarządca od 11 grudnia 2017 r. do 9 grudnia 2018 r.;
- g) Nieprawidłowo został wyliczony współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej. Prawidłowa wartość powinna wynieść 0,99454 (364/366);
- h) Wskaźniki inflacji oparte zostały na danych z maja 2016 r., podczas gdy Minister Finansów od ww. daty wydał aktualizację dokumentu - *Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będące podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw*, która zawiera inne wskaźniki CPI na lata 2017 i 2018;
- i) Nieprawidłowo w tabeli 5 został wpisany wskaźnik wzrostu wykonania kosztów minimalnego dostępu za 2016 r. do planowanych kosztów minimalnego dostępu na rjp 2017/2018. Wskazać przy tym należy, że wartości liczbowe zostały przeliczone prawidłowo.
- j) W tabeli 5 *Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie* zostały wskazane niezgodnie z danymi źródłowymi. Nie stanowią również sumy poszczególnych podkategorii określonych w tabeli;
- k) Kalkulacja udziałów kosztów bezpośrednich dla HCC *Wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze* nie znajduje odzwierciedlenia w danych źródłowych znajdujących się w plikach Excel;
- l) W Tabeli nr 10 wskazana została błędna suma planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do rjp 2017/2018;
- m) W Tabeli nr 11 w sposób niewłaściwy zostały zsumowane planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu na rjp 2017/2018;
- n) W kalkulacji stawek jednostkowych istnieją liczne rozbieżności danych zarówno pomiędzy poszczególnymi tabelami jak i z danymi znajdującymi się w plikach Excel, powstałe w związku z zastosowaniem różnego zaokrąglenia liczb umieszczonych w poszczególnych tabelach.

### III. Podsumowanie

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

Prezes UTK sprawuje nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 d, a więc odpowiada za zgodność projektu cennika zarządcy (w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników) z obowiązującymi przepisami prawa. W świetle metodologii przedstawionej przez Zarządcę, projekt cennika nie spełnia przesłanek określonych w art. 33 ust. 4, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, a także przesłanek określonych w § 21 ust. 1, 7, 9, 13, § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, art. 2 pkt 1, art. 3 ust 1 i ust. 4 rozporządzenia UE oraz § 7 i 8 rozporządzenia z 2014 w zw. z art. 28 rozporządzenia MliB, a zatem nie może zostać zatwierdzony przez Prezesa UTK na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

#### **POUCZENIE**

Stosownie do treści art. 13b ust. 2 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*