

Warszawa, dnia 18 lipca 2017 r.

Poz. 30

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.15.2017.PW
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 17 lipca 2017 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), 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 – „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 18 kwietnia 2017 r.) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „rjp 2017/2018”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, wydał 14 lipca 2014 r. zarządcy infrastruktury kolejowej – „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwanemu dalej „Zarządcą” lub „Euroterminalem”, autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej nr PL2120140002 oraz jej zmianę z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006, zwaną dalej „autoryzacją bezpieczeństwa”.

Wypełniając przesłankę określoną w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 18 kwietnia 2017 r.) przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i opłaty manewrowej na rjp 2017/2018, zwany dalej „projektem cennika”.

Pismem z 15 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.15.2017.8.PW, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018 oraz zgromadzonym materiale dowodowym będącym podstawą niniejszego rozstrzygnięcia, a także o przysługującym Zarządcy prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., 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 dnia doręczenia zawiadomienia.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Prezes UTK, pismem z 8 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.15.2017.9.PW, wezwał Zarządcę do uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 10 zł oraz dostarczenia do Urzędu Transportu Kolejowego dowodu zapłaty opłaty skarbowej (oryginału lub uwierzytelnionej kopii) lub wydruku potwierdzającego dokonanie opłaty skarbowej.

Pismem z 14 czerwca 2017 r. nr ES/DRZ/1411/17 Zarządca przedłożył dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

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 2017 r., poz. 700), nr KRS: 0000353127, stan na 13 maja 2017 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 14 lipca 2014 r. nr PL2120140002;
- 3) autoryzacja bezpieczeństwa z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006 – 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) regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017-2018, opublikowany na stronie internetowej <http://www.euterminal.pl/pl/121>.

Stan prawny:

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

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, 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.

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. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34, wydane zostało Rozporządzenie 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.

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 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 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.

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 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, 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 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 ponosić 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.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:

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

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

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 2017/2018.

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, rozporządzenia UE oraz projektu rozporządzenia MliB.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie wnioskiem, 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 torów przyjazdowo-wyjazdowych o prześwicie 1435 mm.

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 14 lipca 2014 r. nr PL 2120140002 oraz jej zmianą z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006 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 przepisu 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 informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2017/2018 Zarządca ustalił równe przedziały mas brutto pociągów co 99 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 100 ton, a ostatni powyżej 3000 ton dla jednej drugorzędnej kategorii linii kolejowej.

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 postępowaniem 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 niezajdujących 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.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku z kosztów ogólnych, poniesionych przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, wynoszących ---^1 , 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 2016 r. kosztów bezpośrednich [zł]
1.	Koszty prowadzenia ruchu	☒--☒
2.	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	☒--☒
3.	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu	☒--☒
Koszty ogółem		☒--☒

Powyższe koszty Zarządca podzielił według procentowego udziału długości zarządzanej infrastruktury o prześwicie 1435 mm przyporządkowanej do poszczególnych rodzajów usług, tj. wydzielono:

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

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, wydzielone z kosztów bezpośrednich poniesionych w 2016 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2016 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	☒--☒
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 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	363
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,99452

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2017-2018, ustalone na podstawie „Podstawowych wskaźników makroekonomicznych w latach 2013-2019” przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2017 r.	2018 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,8%	102,5%

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

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2017/2018 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	☒--☒
Koszty ogółem		☒--☒

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 2015/2016, 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 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	363
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,99452

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana w rjp 2015/2016	Planowana na rjp 2017/2018
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	☒--☒	☒--☒

I. 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”.

Zarządca nie przeprowadził analizy rynku mającej na celu zbadanie, czy wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy, bowiem zgodnie z treścią przepisu § 21 ust. 20 rozporządzenia MiiB

Zarządca, który przyjął, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pocmk 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 trakcji pociągu.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

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

– 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: ☒--☒

W celu wyznaczenia współczynnika różnicującego część stawki zależnej 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 801-900, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje o wartość 0,1 wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu co 99 ton i zwiększa się o wartość 0,1 wraz z ich wzrostem co 99 ton. Jak wskazuje Zarządca w przedłożonym 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. Różnicowanie przez Zarządcę części stawki współczynnikiem wielkości masy pociągu spowodowane jest oddziaływaniem większej masy na zużycie infrastruktury kolejowej.

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

Ustalenie wielkości stawek jednostkowych opłaty podstawowej

Zarządca wskazał we wniosku, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej stanowią sumę wyznaczonej części stawki związanej z ruchem pociągów, która jest stała dla każdego przedziału masy pociągu, części stawki związanej z utrzymaniem i remontami infrastruktury, która została zróżnicowana współczynnikiem różnicującym w zależności od masy pociągu oraz stałej części stawki związanej z amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej.

- Stawkę cząstkową wynikającą z kosztów związanych z ruchem pociągów (stałą dla każdego przedziału masy) Zarządca określił według wzoru:

☒--☒

- Stawkę cząstkową wynikającą z kosztów związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury (zmienna) Zarządca określił według wzoru:

☒--☒

- Stawkę cząstkową wynikającą z amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury (stała dla każdego przedziału masy) Zarządca określił według wzoru:

☒--☒

Zarządca wskazał, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, określił w taki sposób, aby przychody pozyskane przez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do ich ustalenia.

II. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Z kosztów ogólnych, poniesionych przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, wynoszących ☒--☒, wydzielono tę część kosztów, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury wynoszącą ☒--☒.

Powyższe koszty Zarządca podzielił według procentowego udziału długości zarządzanej infrastruktury o prześwicie 1 435 mm przyporządkowanej do poszczególnych rodzajów usług, tj. wydzielono:

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

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku ruchu kolejowego, wydzielone z kosztów bezpośrednich poniesionych w 2016 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek opłaty manewrowej:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2016 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku ruchu kolejowego, przyjętych 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	☒--☒
Koszty ogółem		☒--☒

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeszacował współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej o wartości 0,99452 oraz planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył (101,8% i 102,5%), określając planowaną wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku świadczenia usług wykonanych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związanych ze zrealizowanymi manewrami:

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2017/2018 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	☒--☒
Koszty ogółem		☒--☒

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie przyjętej rocznej ilości jazd manewrowych, wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu wynoszącego ☒--☒ pociągów, przy założeniu około ☒--☒ jazd manewrowych dla obsłużenia każdego pociągu. Planowana liczba jazd manewrowych przy założeniu średniej odległości 1 km (mierzonej od osi stacji do osi obiektu infrastruktury usługowej) wynosi ☒--☒ jazd.

Opłatę manewrową za zrealizowaną jazdę manewrową Zarządca określił na podstawie stawek jednostkowych opłaty podstawowej właściwych dla danego przedziału masy na odległość liczoną od osi stacji do osi konkretnego obiektu, wskazaną w regulaminie sieci.

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

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

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

1. Nieprawidłowe ustalenie wartości średniej masy pociągu dla średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Jak wynika z treści wniosku, Zarządca ustalił średnią masę pociągu w przedziale mas 801-900, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje o wartość 0,1 wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu co 99 ton i zwiększa się o wartość 0,1 wraz z ich wzrostem co 99 ton. Zarządca nie określił jednak wartości średniej masy pociągu, z dokładnością do 1 tony, której wartość stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakońzonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

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.

Wskazanie przez Zarządcę jedynie przedziału mas pociągów, w którym znajduje się średnia masa pociągu, jest niezgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB.

2. Nieprawidłowe ustalenie współczynników zmienności pracy eksploatacyjnej

Nieprawidłowo został wyliczony współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej:

- a. uwzględniany przy ustalaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Prawidłowa wartość powinna wynieść 0,99454 (364/366) oraz
- b. uwzględniany przy ustalaniu planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej. Prawidłowa wartość powinna wynieść 1 [364 (rjp 2017/2018)/364 (rjp 2015/2016)].

W związku z nieprawidłowym wyliczeniem współczynników zmienności pracy eksploatacyjnej, planowane koszty bezpośrednie oraz planowana praca eksploatacyjna zostały ustalone niezgodnie z § 21 ust. 13 i 15 rozporządzenia MliB. W konsekwencji powyższego Zarządca ustalił błędną wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, którą 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.

3. Nieprawidłowy sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Do określenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej za zrealizowaną jazdę manewrową Zarządca przyjął wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej, właściwych dla danego przedziału masy, co jest niezgodne z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Ustawodawca nie pozostawił Zarządcy dowolności w zakresie ustalania wysokości opłaty manewrowej. Szczegółowy sposób obliczania tej opłaty został określony w art. 33 ust. 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, jak również odpowiednio w § 24 rozporządzenia MliB. Zgodnie z powołanym przepisem opłatę manewrową ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii, z tym zastrzeżeniem, że zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu przyjmowane do obliczenia opłaty. Alternatywnie Zarządca, który nie zarządza linią kolejową, może stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga jest połączona. Euroterminal zarządzany liniami kolejowymi, dlatego niemożliwe jest zastosowanie alternatywnego sposobu określania stawki jednostkowej – tj. w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez Zarządcę droga kolejowa jest połączona.

Ponadto wskazać należy, że sformułowanie zawarte w § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB „... ustala się tak, jak opłatę podstawową ...”, nie jest tożsame z zezwoleniem na pobieranie opłaty manewrowej w wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za przejazd pociągu po najniższej kategorii linii kolejowej. Zarządca nie określił mas pociągów, dla których ustalił pracę eksploatacyjną związaną z manewrami oraz nie wykazał odległości liczonych od osi stacji do osi konkretnego obiektu. Powyższe uniemożliwia zweryfikowanie, czy planowane przychody z opłaty podstawowej i opłaty manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, są równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną (§ 21 ust. 10 pkt 3 rozporządzenia MliB).

4. Niezgodność sposobu ustalania stawki jednostkowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

W przedłożonym wniosku Zarządca ustalił stawki jednostkowe opłaty podstawowej jako sumę wyznaczonej części stawki związanej z ruchem pociągów, stałej dla każdego przedziału masy pociągu, części stawki związanej

z utrzymaniem i remontami infrastruktury, zróżnicowanej współczynnikiem różnicującym w zależności od masy pociągu oraz stałej części stawki związanej z amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury.

Kalkulacja wysokości zastosowanych stawek, którą Zarządca przedstawił w załączniku nr 2 do wniosku, potwierdza przyjęcie nieprawidłowego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, co stanowi naruszenie przepisu § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB. Z uwagi na zastosowanie przez Zarządcę tych samych stawek zarówno do opłaty podstawowej jak i opłaty manewrowej, stawki jednostkowe opłaty manewrowej zostały ustalone przez Zarządcę niezgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB.

5. Błędy rachunkowe oraz pozostałe błędy

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

- Wysokość stawki wskazanej przez Zarządcę w przedziale mas 801-900, dla którego przyjęto współczynnik średniej masy w wysokości 1 (załącznik nr 2 do wniosku), nie jest zgodny z wysokością średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wyliczonej przez Zarządcę (załącznik nr 1);
- W przedłożonym we wniosku z 10 kwietnia 2017 r. załączniku nr 2 *Kalkulacja wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników* dane liczbowe wskazane w wierszu 4. *Pockm*współczynnik masy* są rozbieżne z przedłożoną w korespondencji e-mail edytowalną wersją załącznika nr 2. Wskazać należy, że dane liczbowe, zawarte w wierszu 4 załącznika nr 2, który wraz z wnioskiem wpłynął do UTK 18 kwietnia 2017 r., nie wynikają z ~~☒~~☒;
- W przedłożonym we wniosku z 10 kwietnia 2017 r. załączniku nr 2 *Kalkulacja wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników* dane liczbowe wskazane w wierszu 6. *Planowane koszty utrzymania i remontów* są rozbieżne z przedłożoną w korespondencji e-mail edytowalną wersją załącznika nr 2.

PODSUMOWANIE:

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

Prezes UTK sprawuje nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 d ustawy o transporcie kolejowym, a więc odpowiada za zgodność projektu cennika zarządcy w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek 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, 8, 13, 15 oraz § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, a zatem nie może zostać zatwierdzony przez Prezesa UTK na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK postanowił jak w sentencji.

POUCZENIE

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*