

Warszawa, dnia 7 listopada 2017 r.

Poz. 47

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.17.2017.PW
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 3 listopada 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika
przedłożonego przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o.
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. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 14, 15, 18 pkt 2 i ust. 20 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 21 lipca 2017 r. (data wpływu do Urzędu: 7 sierpnia 2017 r.) nr ES/DRZ/JoKw/1699/2017 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”,

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. przy wniosku z 21 lipca 2017 r. (data wpływu do Urzędu: 7 sierpnia 2017 r.) nr ES/DRZ/JoKw/1699/2017 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”.

Prezes UTK 17 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.15.2017.PW, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17. Wobec powyższego, Zarządca stosując przepis art. 33 ust. 18 pkt 2, podjął decyzję o opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Wniosek z 21 lipca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1699/2017, zwany dalej „wnioskiem”, wpłynął do Urzędu Transportu Kolejowego 7 sierpnia 2017 r. We wniosku Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018, wraz z opisem kalkulacji stawek.

Pismem z 1 września 2017 r. nr DRRK-WKL.730.17.2017.10.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. Zgodnie z art. 79a § 1 i 2 k.p.a., w powyższym piśmie Prezes UTK wskazał przesłanki zależne od Zarządcy, które nie zostały spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem Zarządcy.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa przeglądania akt.

Pismem z 6 września 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1979/2017 Zarządca przedłożył uzupełnienie wniosku.

Pismem z 4 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.17.2017.12.PW Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2017 r. i 2018 r., polityce rachunkowości, planach kont oraz opisach planu kont, rachunku zysków i strat za 2016 r., a także przychodów i kosztów za 2016 r. Pismo zostało do Zarządcy wysłane również drogą mailową.

Zarządca pismem z 16 października 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/2286/17 uzupełnił informacje, do których został wezwany pismem Prezesa UTK z 4 października 2017 r. Powyższe dokumenty zostały przedłożone również drogą mailową 23 października 2017 r. i 17 października 2017 r. Wskazać jednak należy, że dokumenty przedłożone przy piśmie z 16 października 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/2286/17 różnią się od dokumentów przedłożonych drogą mailową. Treść dokumentów przesłanych pocztą elektroniczną nie została potwierdzona przez osoby umocowane do występowania w imieniu Zarządcy, wobec powyższego nie mogą one stanowić podstawy do wydania wiążącej decyzji w niniejszym postępowaniu.

Pocztą elektroniczną oraz pismem z 17 października 2017 r. nr ES/DMI/JoKw/2802/2017 Zarządca przedłożył dowód uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 10 zł. Powyższe pismo zostało podpisane przez jednego członka Zarządu, tj. niezgodnie z zasadami wynikającymi z odpisu KRS.

Zarządca 25 października 2017 r. pocztą elektroniczną przedłożył plan schematyczny stacji.

Pismem z 31 października 2017 r. nr ES/DFB/JoKw/2409/17 Zarządca przedłożył korektę rachunku zysków i strat za 2016 r. oraz przychodów i kosztów za 2016 r. Dodatkowo poinformował, że 23 października 2017 r. pocztą elektroniczną omyłkowo wysłano dokumenty: rachunek zysków i strat za 2016 r. oraz przychody i koszty za 2016 r. Zarządca wniósł o ich nieuwzględnienie.

Dokumenty przedłożone pocztą elektroniczną w niniejszym postępowaniu nie zostały potwierdzone przez osoby umocowane do występowania w imieniu Zarządcy, wobec powyższego nie mogą one stanowić podstawy do wydania wiążącej decyzji w niniejszym postępowaniu.

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 10 sierpnia 2017 r.;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 14 lipca 2014 r. nr PL2120140002;
- 3) autoryzacja bezpieczeństwa z 23 grudnia 2015 r. nr PL2120150006 – zmiana;
- 4) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2016 r.”;
- 5) „Projekt cennika opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.”, opublikowany na stronie Zarządcy <http://www.euterminal.pl/pl/122>;
- 6) „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 Zarządcy <http://www.euterminal.pl/pl/121>;
- 7) wniosek Zarządcy z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17;
- 8) decyzja Prezesa UTK z 17 lipca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.15.2017.PW (w wersji tajnej oraz jawnej).

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, 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.

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.

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.

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

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 ustalane 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 dziesiątej.

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

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

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

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

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

- a) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 11 rozporządzenia MliB zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- a) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależna od trakcji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

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

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

Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, zgodnie z § 21 ust. 14 rozporządzenia MliB, planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 4 i ust. 12 pkt 1 tego rozporządzenia, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MliB część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

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

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

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

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

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MliB stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

Zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawek, o których mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

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

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

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

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej 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.

Zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, 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.

Przepis art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że w przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

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.

Prezes UTK 17 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.15.2017.PW, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 10 kwietnia 2017 r. nr ES/DRZ/928/17. Stosownie do art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13 oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika. Zarządca z opisanego obowiązku wywiązał się, przedkładając wniosek z 21 lipca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1699/2017, który wpłynął do Urzędu Transportu Kolejowego 7 sierpnia 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 projektu 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 z 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 drugorzędym (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 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton, a ostatni powyżej 3001 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 nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 11) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 12) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 13) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 14) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, uzupełnionym pismami z 6 września 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1979/2017 oraz z 16 października 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/2286/17, z ogólnych kosztów związanych z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej, 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.

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 kolejowego	...
Koszty ogółem		...

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

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

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, wydzielone z kosztów bezpośrednich poniesionych 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	...

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

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.	364
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	366
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,994535519

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 „Wytucznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2016 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2017 r.	2018 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,3%	101,8%

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.	364
2	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r.	10 grudnia 2016 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1

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 i planowana na rjp 2017/2018
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	☒--☒
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w brutotonokilometrach	☒--☒
3	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągasz [szt.]	☒--☒

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

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/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów, może odstąpić od przeprowadzania takiej analizy.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

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

– Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

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

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: 37,01 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 883 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MiiB.

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

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

Następnie współczynnik o wartości 1 umieścił w przedziale mas 801-900 ton, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu i zwiększa się wraz z ich wzrostem. Jak wskazuje Zarządca 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. Zarządca spełnił więc przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB.*

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

Całkowita masa brutto [t]	Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu
poniżej 101	0,60000
101-200	0,65000
201-300	0,70000
301-400	0,75000
401-500	0,80000
501-600	0,85000
601-700	0,90000
701-800	0,95000
801-900	1,00000
901-1000	1,04503
1001-1100	1,09007
1101-1200	1,13510
1201-1300	1,18013
1301-1400	1,22517
1401-1500	1,27020
1501-1600	1,31523
1601-1700	1,36026
1701-1800	1,40530
1801-1900	1,45033
1901-2000	1,49536
2001-2100	1,54040

2101-2200	1,58543
2201-2300	1,63046
2301-2400	1,67550
2401-2500	1,72053
2501-2600	1,76556
2601-2700	1,81059
2701-2800	1,85563
2801-2900	1,90066
2901-3000	1,94569
powyżej 3000	1,99073

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

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2017/2018 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MliB, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia z 2014 r.

V. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Z kosztów ogólnych związanych z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej, poniesionych przez Zarządcę w ostatnim zakończonym roku obrotowym, wynoszących $\text{zł} \cdot 10^6$, wydzielono tę część kosztów, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury, wynoszącą $\text{zł} \cdot 10^6$.

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

- $\text{zł} \cdot 10^6$ kosztów stanowiących podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej;
- $\text{zł} \cdot 10^6$ kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłaty manewrowej;
- $\text{zł} \cdot 10^6$ 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	$\text{zł} \cdot 10^6$
2.	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	$\text{zł} \cdot 10^6$
3.	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	$\text{zł} \cdot 10^6$
Koszty ogółem		$\text{zł} \cdot 10^6$

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.	364
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	366
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,994535519

- 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 „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2016 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2017 r.	2018 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,3%	101,8%

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 opłaty manewrowej [zł]
1.	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂
2.	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂
3.	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂

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.	364
2	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r.	10 grudnia 2016 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej, przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana w rjp 2015/2016 i planowana na rjp 2017/2018
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	☒--☒
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w brutotonokilometrach	☒--☒
3	Średnia odległość od osi stacji do osi obiektu wyrażona w kilometrach	2,2

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

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: 74,46 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu (składu manewrowego) w wysokości 883 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB.

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

Część stawki związana z wykonywaniem jednego rodzaju przewozów towarowych po niezelektryfikowanej infrastrukturze kolejowej, wynosi 0 zł/pockm.

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

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

Całkowita masa brutto [t]	Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu
poniżej 101	0,60000
101-200	0,65000
201-300	0,70000
301-400	0,75000
401-500	0,80000
501-600	0,85000
601-700	0,90000
701-800	0,95000
801-900	1,00000
901-1000	1,04503
1001-1100	1,09007
1101-1200	1,13510

1201-1300	1,18013
1301-1400	1,22517
1401-1500	1,27020
1501-1600	1,31523
1601-1700	1,36026
1701-1800	1,40530
1801-1900	1,45033
1901-2000	1,49536
2001-2100	1,54040
2101-2200	1,58543
2201-2300	1,63046
2301-2400	1,67550
2401-2500	1,72053
2501-2600	1,76556
2601-2700	1,81059
2701-2800	1,85563
2801-2900	1,90066
2901-3000	1,94569
powyżej 3000	1,99073

Zarządca wskazał we wniosku, że opłata manewrowa za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związana ze zrealizowanymi manewrami, jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość (2,2) wskazaną w regulaminie sieci i stawki jednostkowej zależnej od masy określonej dla przejazdu na odległość jednego kilometra.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2017/2018 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej z obowiązującymi przepisami prawa, w tym z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MliB, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia z 2014 r.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 15, w związku z art. 18 pkt 2 i ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 623 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Z up. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Radosław Pacewicz*