

Warszawa, dnia 3 maja 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.2.2014

Jastrzębska Spółka Kolejowa
sp. z o.o.

ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój

DECYZJA

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, oraz art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej „rozporządzeniem”, po rozpatrzeniu wniosku Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu – Zdroju, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 5 marca 2014 r. Nr 273/DR/RH/KG/14 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2014/2015,

- I. odmawiam zatwierdzenia, przedłożonych we wniosku Zarządcy, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz**
- II. zatwierdzam przedłożone we wniosku Zarządcy stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, wskazane w Załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji, który stanowi jej integralną część.**

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z dnia 5 marca 2014 r. Nr 273/DR/RH/KG/14.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, z dnia 18 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.2.MŚ.

3. Pismo Prezesa UTK z dnia 31 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.3.MŚ.
4. Pismo Zarządcy z dnia 2 kwietnia 2014 r. Nr 401/DR/RH/KG/14.
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.4.MŚ.

Pismem z dnia 5 marca 2014 r. Nr 273/DR/RH/KG/14, Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, obowiązujący od dnia 14 grudnia 2014 r., jednocześnie informując, że przedkładane do zatwierdzenia stawki uwzględniają wymogi wynikające z ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia.

Pismem z dnia 18 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.2.MŚ, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2014/2015. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Pismem z dnia 31 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.3.MŚ, na podstawie art. 50 § 1 kpa, Prezes UTK wezwał Zarządcę do sprostowania rozbieżnych informacji dotyczących wielkości przyjętych do kalkulacji usług dodatkowych, na które Zarządca odpowiedział pismem z dnia 2 kwietnia 2014 r. Nr 401/DR/RH/KG/14, w którym przedłożył stosowne wyjaśnienia.

Pismem z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.2.2014.4.MŚ, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Stan prawny:

Organ administracji publicznej załatwia sprawę, w myśl art. 104 § 1 kpa, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyna, na podstawie art. 61 § 1 kpa, postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa, 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. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat. Zarządca, w myśl art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Przepis art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. W ramach opłaty podstawowej – w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym – pobiera się odrębnie opłatę za minimalny dostęp (pkt 1) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2). Opłaty dodatkowe pobiera się, w myśl art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, za świadczone przez zarządcę usługi, inne niż wymienione w części I Załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku. Natomiast w § 12 rozporządzenia wskazano,

że opłaty za usługi wymienione w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, określone są na podstawie indywidualnej kalkulacji z uwzględnieniem marży zysku, nieprzekraczającej 10 %.

Zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca przedkłada Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości. W myśl § 16 ust. 2 rozporządzenia, do projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca dołącza wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami, o których mowa w § 11, a także zasady przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 9 wymienionego rozporządzenia.

Zarządca powinien umożliwić przewoźnikom zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia. Zgodnie z § 16 ust. 4 rozporządzenia, stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK w ramach niniejszego postępowania, kierując się zasadą pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego, w szczególności zapewniającej zgodność przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia z dyrektywą 2001/14/WE, wziął pod uwagę brzmienie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu, zwanego dalej „TS”, z dnia 30 maja 2013 r., sygn. akt C- 512/10 o stwierdzenie uchybień państwa członkowskiego ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z którym:

„Nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.”

TS w przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów stwierdził, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zwanej dalej „dyrektywą 2001/14/WE”, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie TS, dyrektywa 2001/14/WE nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa Unii Europejskiej nie określa

kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii Europejskiej państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

W opinii zawartej w wyżej wymienionym wyroku TS stwierdzono także, że koszty bezpośrednie, obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia, związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Podobnie amortyzacja, określona w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, liczona zgodnie z zasadami rachunkowości nie może być uznana w całości, ale tylko w części, w jakiej jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia, TS stwierdził, że nie mają one żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. W pkt 85 uzasadnienia wyroku TS stwierdzono, że przepisy rozporządzenia prowadzą do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W przedmiocie zarzutu dotyczącego środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej stwierdzono niezastosowanie się do art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, który stanowi, że państwa członkowskie ustalą zasady do zapewnienia, w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie, bilansowania się dochodów z opłat za infrastrukturę, nadwyżek z innych rodzajów działalności handlowej i finansowania przez państwo z jednej strony oraz wydatków na infrastrukturę z drugiej strony. Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat, zgodnie z art. 7 i 8 wyżej wymienionej dyrektywy, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

W związku z powyższym, Prezes UTK, uwzględniając wyrok TS uznał, jak poniżej:

1. do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zarządca może przyjmować te koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
2. koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacja, o których mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c rozporządzenia – mogą być uznane za koszty jedynie w części, w której są one bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami. Wynika to z faktu, że koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu;
3. do kalkulacji stawek jednostkowych opłat zarządca nie włącza kosztów pośrednich oraz kosztów finansowych, jako niemających bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami;

4. w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów zarządca może podwyższać opłaty, przy zachowaniu poniższych warunków:
- planowane podwyższenie opłat musi być poprzedzone analizą rynku z uwzględnieniem jego segmentów w celu określenia wytrzymałości tego rynku na planowane podwyżki opłat,
 - poziom opłat nie może wykluczać użytkowania infrastruktury kolejowej przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać,
 - dokonywanie podwyżek opłat następuje z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

Powyższe spełnia przesłanki art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE. Przepis ten stanowi bowiem, że w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury, możliwe jest dokonywanie podwyżek opłat na podstawie efektywnych, niedyskryminujących i przejrzystych zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności, jeżeli rynek może to wytrzymać. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe. Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać;

5. zarządca, przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa, staranności w utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie zarządzanej infrastruktury, powinien dążyć do zmniejszania kosztów zapewniania tej infrastruktury i wysokości opłat za dostęp do niej.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia, przy uwzględnieniu przepisów dyrektywy 2001/14/WE oraz wyroku TS, poddano szczególnej analizie przedłożony przez Zarządcę, zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 wraz z dołączonym do niego wykazem zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz zasadami zwiększania stawek ze współczynnikami zwiększającymi stawki, odpowiadającymi wskaźnikom wzrostu kosztów i przyznawania ulg w opłacie.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez Zarządcę składa się z linii kolejowych o łącznej długości 43,05 km, z czego 12,15 km to linie dwutorowe, a 30,90 km to linie jednotorowe. Zarządca eksploatuje linie zelektryfikowane o długości 11,07 km oraz bez trakcji elektrycznej – 31,98 km. Całkowita długość torów wynosi 166,84 km. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Zarządca ustalił 2 kategorie linii kolejowych dla wartości parametrów wynoszących dla:

- kategorii linii A – średniodobowego natężenia ruchu kolejowego powyżej 15 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $40 < V_{\max} \leq 50$ km/godz.,
- kategorii linii B – średniodobowego natężenia ruchu kolejowego mniejszego lub równego 15 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $0 < V_{\max} \leq 40$ km/godz.

Dla ustalenia średniodobowego natężenia ruchu pociągów przyjęto 260 dni w roku (52 tygodnie x 5 dni = 260 dni), ze względu na przerwy technologiczne.

Zarządca we wniosku oświadczył, że wypełnił obowiązek wynikający z § 16 ust. 3 rozporządzenia i umożliwił przewoźnikom kolejowym zapoznanie się z projektem stawek jednostkowych opłat i wykazem linii kolejowych. Do 14 przewoźników kolejowych wysłano pisma zawiadamiające o zamieszczeniu na stronie Zarządcy projektu stawek jednostkowych opłat wraz z wykazem zarządzanych linii kolejowych. Przewoźnicy nie wnieśli uwag do przedstawionego projektu.

I. Odmowa zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym

Zgodnie z oświadczeniem we wniosku, Zarządca w myśl art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, określił stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, opierając się na przepisach ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia.

Z analizy wniosku wynika, że Zarządca określając stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury nie uwzględnił przepisów dyrektywy 2001/14/WE oraz wyroku TS, tym samym nie wydzielił z kosztów bezpośrednich, w tym z kosztów utrzymania lub prowadzenia ruchu pociągów kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak również zakwalifikował amortyzację, która nie wynika z rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Weryfikacja wniosku wykazała, że Zarządca, w myśl § 8 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia, zaplanował na rjp 2014/2015 wielkość pracy eksploatacyjnej na poziomie ████████ pockm, co jest pochodną deklaracji Zarządcy o ilości nadanych ładunków na transport kolejowy i analizy historycznej wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2013 r. Zaplanowane, w myśl § 8 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia, koszty udostępniania linii kolejowych, stanowiące bazę kosztową przyjmowaną do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zawierają koszty bezpośrednie, w tym: koszty amortyzacji, koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu oraz koszty pośrednie, obejmujące podatki i opłaty oraz koszty ogólnozakładowe.

We wniosku wskazano, zgodnie z § 16 ust. 2 rozporządzenia, współczynniki i zasady zwiększania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdów pociągów, dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu.

Zarządca zastosował, w myśl § 8 ust. 13 rozporządzenia, marżę zysku podwyższającą opłaty o 8,5 %. Określając poziom marży zysku na tym poziomie, Zarządca kierował się następującymi kryteriami:

- kryterium rachunku ekonomicznego działalności gospodarczej i osiągnięcia zwrotu z zaangażowanego kapitału na poziomie nie niższym od inwestycji tzw. bezpiecznych oraz generowania nadwyżki finansowej na cele rozwojowe;
- kryterium ograniczenia ryzyk przedsiębiorcy, takich jak ryzyko pominięcia kosztów ex ante, których wcześniej nie można było przewidzieć, ryzyko dekonstrukcji w gospodarce przekładające się na regres produkcji transportowej, nieprzewidywalność otoczenia prawnego;

– kryterium analizy historycznej tendencji zachodzących na poszczególnych poziomach marży zysku oraz na prognozie ich zachowania w przyszłości, uwzględniając analizę makrootoczenia, analizę branży oraz sytuację Zarządcy.

Zastosowanie marży zysku podwyższającej opłatę, z uwagi na powyższe kryteria, nie może być przyjęte ze względu na sprzeczność z art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, poprzez niewykazanie wprowadzenia podwyższenia opłaty bez uprzedniego przeprowadzenia analizy rynku dla określenia jego wytrzymałości na planowane podwyżki opłat z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

Na odrębny wniosek przewoźnika uzasadniony rozwijaniem nowych usług kolejowych związanych z przeniesieniem przewozów z innych gałęzi transportu na sieć kolejową lub w przypadku ujawnienia się nowych potoków ładunków, które mogą korzystnie wpłynąć na efektywne wykorzystanie linii kolejowych, Zarządca może udzielić, z zachowaniem równego traktowania wszystkich przewoźników ograniczonej w czasie ulgi, o której mowa w § 30 ust. 1a *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015*. Ulga dotyczy wyłącznie przejazdów tranzytowych realizowanych w zwartych składach całopociągowych w relacjach, w obu kierunkach, ze stacji Pawłowice Górnice – Boguszowice i Ciepłownica – Kleszczów, w odniesieniu do pociągów tranzytowych w relacjach Pawłowice Górnice – Boguszowice, w obu kierunkach, jako przejazdy łączone.

Oплата podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, podobnie jak stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, skalkulowane zostały w oparciu o planowaną ilość usług i koszty bezpośrednie, w tym koszty amortyzacji, koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu oraz koszty pośrednie. Stawki za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w porównaniu do obowiązujących na rjp 2013/2014, uległy niewielkiemu wzrostowi.

Do opłat za wymienione wyżej usługi planowane jest doliczanie marży zysku w wysokości 8,5 %. Zarządca nie przedstawił uzasadnienia podwyższenia opłat dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie wykazując jednocześnie, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury, przeprowadzenia badania rynku, warunkującego możliwość podwyższenia opłat.

Podsumowanie, dotyczące odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Zarządca we wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, złożonym w myśl art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, wskazał na zastosowanie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia. Sposób określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, przedstawiony we wniosku, wskazuje na zapewnienie, w myśl § 13 rozporządzenia, pokrycia łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść Zarządca, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %. Powyższe stoi jednakże w sprzeczności z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE i wyrokiem TS ze względu na zakwalifikowanie przez Zarządcę

do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jak traktuje art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ślad za tym, z bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinny być wyłączone koszty, które nie mają bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. Do takich kosztów należą w szczególności koszty pośrednie, jak również koszty amortyzacji dokonywanej nie na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego lecz zgodnie z zasadami rachunkowości. W wyżej wymienionej bazie kosztowej nie mogą również występować pełne koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia, lecz tylko ich część, wynikająca z wykonywania przewozów pociągami.

Niewłaściwe jest też, mając na względzie art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, zastosowanie przez Zarządcę podwyższenia opłat w postaci marży zysku, bez przeprowadzenia badania wytrzymałości rynku z uwzględnieniem jego segmentów na podstawie niedyskryminujących, efektywnych i przejrzystych zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności. Uzasadnienie Zarządcy zawarte we wniosku nie koresponduje z przywołanym wyżej przepisem dyrektywy.

Powyższe działania Zarządcy nie wskazują również na dążenie do optymalizacji kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa, staranności w utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie zarządzanej infrastruktury, wynikającej z przesłanek art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE oraz § 16 ust. 4 rozporządzenia.

Wobec powyższego, Prezes UTK zobligowany był do odmowy zatwierdzenia, przedłożonych we wniosku Zarządcy stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym.

II. Zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym

Zarządca, zgodnie z § 12 rozporządzenia, określił stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, na podstawie indywidualnej kalkulacji z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 8,5 %.

Do określenia stawek jednostkowych opłat dodatkowych Zarządca zaplanował koszty na podstawie planowanej ilości usług, ich pracochłonności i średniej stawki roboczogodziny w wysokości 22,00 zł.

Zarządca zaplanował na rjp 2014/2015 dla usług:

- udostępniania wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony Zarządcy – [REDAKTOWANE] i koszt [REDAKTOWANE] zł;
- przygotowania i przydzielenia tras pociągów w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy – [REDAKTOWANE] i koszt [REDAKTOWANE] zł;
- wykonywania dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej Zarządcy zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną – [REDAKTOWANE] roboczodniówek i koszt [REDAKTOWANE] zł;

- udostępniania danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej Zarządcy (SWDO-JSK) – [REDAKTOWANE] przez 12 miesięcy i koszt [REDAKTOWANE] zł.

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji Zarządca określił stawki jednostkowe opłat dodatkowych w wysokości:

- udostępniania wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony Zarządcy – 4,00 zł/stronę A4;
- przygotowania i przydzielenia tras pociągów w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy – 1,50 zł/km;
- wykonywania dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej Zarządcy zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną – 22,00 zł/roboczogodzinę;
- udostępniania danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej Zarządcy (SWDO-JSK) – 94,00 zł/1 moduł/miesiąc.

Analizując planowany na rjp 2014/2015 zakres świadczenia usług dodatkowych oraz wysokość planowanych stawek jednostkowych w stosunku do planowanych na rjp 2013/2014 stwierdzono, że Zarządca utrzymał zarówno zakres świadczonych usług jak i wysokość stawek jednostkowych na niezmiennym poziomie.

Podsumowanie dotyczące zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe

Powyższe wskazuje na wypełnienie przez Zarządcę przepisów ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia.

Zaplanowane na rjp 2014/2015 stawki jednostkowe opłat dodatkowych wykazują się stabilizacją ich wysokości w stosunku do obowiązujących na aktualny rjp 2013/2014.

Prezes UTK podkreśla, że Zarządca jako uczestnik lokalnego rynku kolejowego zobowiązany jest do działań w kierunku ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat, o którym mowa w § 16 ust. 4 rozporządzenia. W ślad za tym, Zarządca powinien kierować się potrzebami przewoźników kolejowych korzystających z jego infrastruktury kolejowej, w celu stwarzania warunków stymulacji przewozów kolejowych. Wypełniając powyższą przesłankę, Zarządca powinien dążyć do optymalizacji kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek, przekładających się w konsekwencji na koszty ponoszone przez użytkowników zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej, jak również zachować ostrożność przy stosowaniu marży zysku, którą dolicza do opłat pobieranych za korzystanie z tej infrastruktury.

W ocenie Prezesa UTK, przedłożony do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządcy nie narusza wymagań przepisu art. 7 ust. 8 dyrektywy 2001/14/WE, zgodnie z którym opłaty dodatkowe w przypadku ich świadczenia przez jednego dostawcę są związane z kosztem jej świadczenia, obliczonym na podstawie rzeczywistej wielkości wykorzystania, jak również przepisu art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym i przepisów wydanych na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, w tym przepisu § 12 oraz § 16 ust. 4 rozporządzenia, zobowiązującego Zarządcę do zapewnienia ochrony przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W świetle powyższego, za w pełni zasadne należało uznać, zatwierdzenie przedłożonych we wniosku Zarządcy, stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, wskazane w Załączniku Nr 1 do niniejszej decyzji.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i 7 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 2014 r., poz. 101, 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.

Załącznik Nr 1:

Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. na rjp 2014/2015



PREZE
Urzędu Transportu K.

Krzysztof Dyl

Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. na rjp 2014/2015

Stawki jednostkowe usług dodatkowych

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
1	Udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów ze strony JSK	strona A4	4,00
2	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy	km	1,50
3	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną	roboczogodzina	22,00
4	Udostępnienie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO - JSK)	moduł aplikacji/miesiąc	94,00

