

Warszawa, dnia 28 czerwca 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.3.2015.JG

Jastrzębska Spółka Kolejowa
sp. z o.o.

ul. Towarowa 1
44-330 Jastrzębie-Zdrój

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.), zwanej dalej „kpa” i 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 „utk”, po rozpatrzeniu wniosku spółki Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, z dnia 9 marca 2015 r. Nr 307/D/DH/KG/15 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwany dalej „rjp 2015/2016”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

- I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk,**
- II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk,**

przedłożonych do zatwierdzenia wnioskiem z dnia 9 marca 2015 r. Nr 307/D/DH/KG/15 przez Jastrzębską Spółkę Kolejową sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, na rjp 2015/2016,

ZATWIERDZAM

- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust.11 utk,**
przedłożone do zatwierdzenia wnioskiem z dnia 9 marca 2015 r. Nr 307/D/DH/KG/15 przez Jastrzębską Spółkę Kolejową sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, na rjp 2015/2016.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 24

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdrój, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 9 marca 2015 r. Nr 307/D/DH/KG/15.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, z dnia 18 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.2.AG.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.3.AG.
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 21 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.4.MŚ.
5. Pismo Zarządcy z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 511/D/DH/KG/15.
6. Pismo Zarządcy z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 513/D/DH/KG/15.
7. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.7.MŚ.
8. Pismo Prezesa UTK z dnia 22 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.10.AG.
9. Pismo Prezesa UTK z dnia 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.11.AG.

Pismem z dnia 9 marca 2015 r. Nr 307/D/DH/KG/15, Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r., jednocześnie informując, że przedkładane do zatwierdzenia stawki uwzględniają wymogi wynikające z utk oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”.

Pismem z dnia 18 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.2.AG, 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 utk, 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 2015/2016. 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.

Pismem z dnia 10 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.3.AG, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 21 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.4.MŚ Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie do złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do materiałów zebranych w trakcie postępowania i zgłoszonych żądań, a także do przeglądania akt sprawy i sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma.

Pismem z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 511/D/DH/KG/15 Zarządca przedstawił uzupełnienie wniosku dotyczące koncepcji metodyki wyznaczania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów opartej o badanie rynku, określonego do rynku przewozów całopociągowych towarów (węgla, odpadów powęglowych i pyłów) przy zapewnieniu braku substytucji transportu samochodowego.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 2 z 24

Pismem z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 513/D/DH/KG/15 Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z prośbą o omówienie na spotkaniu w siedzibie UTK, problemu kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przedłożonych w jego wniosku w ramach rjp 2015/2016. Zgodnie z życzeniem Zarządcy, rozmowa ta miałyby się toczyć z udziałem pozostałych Zarządców infrastruktury kolejowej.

W odpowiedzi, pismem z dnia 13 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.7.MŚ Prezes UTK poinformował Zarządcę, że zebrany materiał dowodowy w sprawie, uzupełniony pismem z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 511/D/DH/KG/15, jest do wglądu Zarządcy z możliwością wypowiedzenia się, o czym Zarządca był informowany niejednokrotnie, również pismem z dnia 21 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.4.MŚ. Ponadto, Prezes UTK ustosunkował się do wniosku Zarządcy dotyczącego spotkania w siedzibie UTK.

Pismem z dnia 22 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.10.AG Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 28 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.3.2015.11.AG Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie do złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do materiałów zebranych w trakcie postępowania i zgłoszonych żądań, a także do przeglądania akt sprawy i sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

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. W toku postępowania, zgodnie z art. 7 kpa, 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. Na podstawie art. 14 ust. 4 utk do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 utk stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 utk, Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Przepis art. 33 ust. 2 utk 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.

Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 3 utk, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a utk, pobiera się odrębnie opłatę za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (pkt 1) oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2).

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 4 utk, jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Na podstawie art. 33 ust. 4a utk zarządca może zastosować minimalną stawkę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 33 ust. 5 utk, jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia MIR, pociągakilometr, zwany dalej „pockm”, jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pockm stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub do jej poszczególnych odcinków.

Na podstawie § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

W ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Rodzaje przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, wskazane są w § 7 ust. 11 tego rozporządzenia.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

Wartości części stawek, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, na podstawie § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pockm.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tą część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, zwaną dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 4 z 24

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

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

W myśl § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, planowana wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

W myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pocmk, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR wskazuje, że badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na dwa lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- 1) przewozy pasażerskie / przewozy towarowe,
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,
- 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe,
- 4) przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe,
- 5) transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym,
- 6) przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone,
- 7) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

Stosownie do § 7 ust. 13 rozporządzenia MIR, zarządca może dokonać badania rynku, o którym mowa w ust. 11, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

Przepis § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11 uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich trzech lat.

Natomiast, w myśl 7 ust. 16 rozporządzenia MIR, planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości co najmniej raz na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu przydzielania tras pociągów.

W myśl § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR stawki jednostkowe, określone według rodzaju wykonywanych przewozów, zarządca zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, zgodnie z art. 33 ust. 4c utk, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do utk.

Natomiast przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR traktuje, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń, zwaną dalej „kosztami bezpośrednio ponoszonymi”.

Opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 są pobierane 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. Opłaty te ustala zarządca, w myśl § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Przepis § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR stanowi, że Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej:

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

W myśl art. 33 ust. 7 utk stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

Stosownie do § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1) projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do utk;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, 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 utk.

Przepis art. 33 ust. 8a utk stanowi, że w przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 utk, w całości albo w części:

- 1) obowiązują odpowiednio stawki zatwierdzone w ostatniej decyzji Prezesa UTK dotyczącej danego zarządcy,
- 2) zarządca, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności, ponownie przekazuje stawki Prezesowi UTK do zatwierdzenia, przepis ust.8 stosuje się odpowiednio.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 utk, zbadał przedłożone przez Zarządcę projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych na rjp 2015/2016 pod kątem zgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk, wniosek o zatwierdzenie projektów stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 wraz z dołączonymi do niego kalkulacjami stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, zwany dalej „wnioskiem”.

W piśmie z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 511/D/DH/KG/15 uzupełniającym wniosek, Zarządca wypowiedział się w zakresie koncepcji metodyki wyznaczania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów opartej o badanie rynku, określonego do rynku przewozów całopociągowych towarów (węгля, odpadów powęglowych i pyłów) przy zapewnieniu braku substytucji transportu samochodowego.

Według Zarządcy, istotą badania rynku jest chęć (próba) wyżki cen usługi transportowej. Analiza polega na wyznaczeniu rynku właściwego dla przewozów całopociągowych na którym zarządca infrastruktury jest w stanie narzucić niewielką, lecz znaczącą i niekrótkotrwałą, co najmniej na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, podwyżkę ceny. Procedura ta, zdaniem Zarządcy, polega na obserwacji skutków hipotetycznego wzrostu ceny ponad

faktycznie istniejący poziom. Powtarzana jest do momentu zdiagnozowania przemieszczania się popytu na potencjalnie substytucyjny transport samochodowy. Test ten, zgodnie ze stanowiskiem Zarządcy, nie ma uzasadnienia w przypadku wyznaczania przez Zarządcę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w granicach ceny dostępu do infrastruktury obowiązującej w poprzednich okresach, tj. w ramach rjp 2013/2014 i rjp 2014/2015. W tym kontekście przewoźnik kolejowy, dążący do maksymalizacji zysków, nie ma podstaw do korekty ceny usługi transportowej w związku z ustaleniem składnika, ponieważ w jego rachunku kosztów wartość czynnika produkcji, jakim jest dostęp do infrastruktury nie uległ zmianie.

Zdaniem Zarządcy zakładając, że dla poszczególnych podmiotów cena jest parametrem, który umożliwi przeprowadzenie poprawnego rachunku ekonomicznego i służy podejmowaniu ekonomicznie uzasadnionych decyzji, uprawnione jest stwierdzenie, że zaistniała przesłanka pozwalająca uznać, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przez transport samochodowy, a tym samym warunek określony w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR został spełniony. Tak ustalona cena dostępu do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, w ocenie Zarządcy, nie powoduje zmian w rachunku kosztów przewoźnika kolejowego kształtującego cenę usługi transportowej na rynku konkurencyjnym, jak też nie wpływa na zachowania i wybory nabywców usług transportowych.

Kontynuując, Zarządca, w uznaniu znaczenia ceny w relacji między produktem a rynkiem i oczywistych zależności rynkowych, respektując obowiązujące regulacje prawne, wyznaczył na rjp 2015/2016 składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów w granicach ceny dostępu do infrastruktury, w oparciu o którą zawierano transakcje na rynku pierwotnym w ramach rjp 2013/2014 i 2014/2015. Powyższe trudno jednakże uznać za przeprowadzenie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, jako, że badanie to przeprowadza się zgodnie z zasadami określonymi w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, tj. z uwzględnieniem podziału badanego rynku co najmniej na wymienione w przytoczonym przepisie pary rodzajów przewozów.

Podobny do zastosowanego przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury sposobu określenia składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, Zarządca zastosował do kalkulacji stawek jednostkowych opłat dla usług związanych z obsługą pociągów. Zdaniem Zarządcy przepisy art. 33 ust. 1-4c utk, przy braku spójnej delegacji w rozporządzeniu MIR, uprawniają Zarządcę do przeniesienia procedury kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na procedurę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w celu uzyskania pełnego finansowania kosztów świadczenia usług, do których Zarządca jest zobligowany.

W swoim piśmie Zarządca zaznaczył, że planowaną na rjp 2015/2016 wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, odniesiono do bazy kosztów stawek jednostkowych ostatnio zatwierdzonych, tj. na rjp 2013/2014. Zabieg ten wykonano w celu podkreślenia niezmienności ceny na rjp 2015/2016, ponieważ koszty poniesione w ostatnim zamkniętym roku obrotowym, tj. 2014 r. w kwocie 20 742 618,63 zł znacznie przekroczyły te przyjęte na rjp 2013/2014, zaplanowane na poziomie 19 107 025,90 zł.

Do pisma z dnia 20 kwietnia 2015 r. Zarządca dołączył korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, zwaną dalej „MIR”, dotyczącą problematyki badania rynku, o którym jest mowa w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, oraz interpretacji § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR dotyczącego kosztów przyjmowanych do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. W piśmie MIR z dnia 31 października 2014 r. Nr DTK-II-024-001-MW/14 zauważono, że rozporządzenie MIR nie precyzuje technicznej

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 24

strony badania, dając zarządcom swobodę wyboru metody jego przeprowadzenia. Niemniej wyniki badania podlegają ocenie Prezesa UTK, dlatego w ocenie MIR, zasadne wydaje się przed dokonaniem badania, skonsultowanie przyjętych założeń z przywołanym organem. W odniesieniu do wątpliwości dotyczących § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR wyjaśniono, że przywołany w przepisie związek kosztów z częstotliwością dostępu do urządzeń nie dotyczy kosztów jednostkowych lecz całkowitych.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez Zarządcę składa się z linii kolejowych o łącznej długości 43,054 km, z czego 12,15 km to linie dwutorowe, a 30,90 km to linie jednotorowe. Zarządca eksploatuje linie zelektryfikowane o długości 11,065 km oraz bez trakcji elektrycznej – 31,989 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.

Zarządca, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów ustalił pięć przedziałów mas brutto pociągów. Przy wyznaczaniu masy brutto pociągu przyjmuje się, że jedna lokomotywa czynna ma masę 100 ton.

Zgodnie z oświadczeniem złożonym we wniosku dla ustalenia średniodobowego natężenia ruchu pociągów Zarządca przyjął 260 dni w roku (52 tygodnie x 5 dni = 260 dni), ze względu na stosowane przerwy technologiczne i ilość dni wolnych od pracy.

Zarządca we wniosku oświadczył, że w trybie § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR opublikował na stronie internetowej:

- projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,
- projekt jednostkowych stawek opłaty podstawowej za korzystanie z urządzeń związanych z obsługą pociągów towarowych ustalony odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do utk,
- projekt stawek jednostkowych opłat dodatkowych,
- wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

Powyższe znajduje potwierdzenie na stronie internetowej Zarządcy i potwierdza spełnienie przywołanego powyżej przepisu prawnego.

Zarządca poinformował również we wniosku, że do 16 przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej wystosowano w dniu 16 lutego 2015 r. pismo informujące o opublikowaniu na stronie Zarządcy Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. przez licencjonowanych przewoźników na rjp 2015/2016 oraz projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych wraz z wykazem udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii. Przewoźnicy nie zgłosili żadnych uwag do projektów stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

A. PLANOWANA BAZA KOSZTOWA PRZYJĘTA DO KALKULACJI STAWEK JEDNOSTKOWYCH OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów bezpośrednio ponoszonych przedstawiona we wniosku, będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej jak i dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, została wyznaczona z wykorzystaniem wartości kosztów, które zaplanował na rjp 2013/2014. Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej [REDAKTION] kosztów bezpośrednich świadczenia usługi podstawowej, które zaplanował na rjp 2013/2014 w wysokości [REDAKTION] zł, z czego wydzielił [REDAKTION] zł dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury oraz [REDAKTION] zł dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Do kosztów bezpośrednich Zarządca zaliczył koszty: utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacji.

B. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ

I. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Zarządca skalkulował, na podstawie art. 33 ust. 1 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, obejmujące usługi określone w części I ust. 1 Załącznika do utk, w oparciu o przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych koszty opisane w pkt 1 i pracę eksploatacyjną opisaną w pkt 2 oraz zastosowaną metodykę opisaną w pkt 3.

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR. Stawka jednostkowa skalkulowana została przez Zarządcę jako suma składnika związanego z kosztami bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów. Zdaniem Zarządcy, planowany poziom stawek uwzględniający składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, gwarantuje utrzymanie poziomu ceny dostępu do jego infrastruktury mierzonej wartością opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a utk, nie wyższej od wartości opłat wnoszonych przez przewoźników kolejowych w transakcjach zawieranych na przestrzeni rjp 2013/2014 i 2014/2015.

1. Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że Zarządca na rjp 2015/2016, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, przyjął – jako koszty bezpośrednie, związane z ruchem kolejowym – koszty w wysokości [REDAKTION] zł, zaplanowane na rjp 2013/2014, z których wydzielił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w wysokości [REDAKTION] zł, stanowiące [REDAKTION] kosztów bezpośrednich związanych z ruchem pociągów.

Zarządca, zgodnie z informacją we wniosku, do kalkulacji kosztów świadczenia usługi minimalnego dostępu przyjął: koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego oraz amortyzacji.

Dla każdej pozycji kosztowej Zarządca wydzielił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości [REDAKTION]. W przypadku pozycji kosztów amortyzacji Zarządca nie wykazał, że jest to amortyzacja dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 10 z 24

Powyższe nie spełnia zatem przesłanki określonej w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą zarządca przyjmuje do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej tę część kosztów, w szczególności kosztów utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji liczonej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Z kosztów związanych z ruchem kolejowym Zarządca wyłączył następujące koszty, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami: administracji, finansowe, pośrednie.

Powyższe potwierdza spełnienie przez Zarządcę przesłanki określonej w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, stanowiącej, że do kosztów bezpośrednio ponoszonych, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej nie wlicza się wymienionych powyżej kosztów.

Przyjęcie przez Zarządcę kosztów – o których mowa § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej, przy założeniu, że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pockm – zaplanowanych na rjp 2013/2014 kosztów bezpośrednio ponoszonych, nieprzeszacowanych współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na rok 2015 i 2016 stoi w sprzeczności z obowiązkiem sposobu ustalenia tych kosztów, określonym w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR. Przywołany przepis stanowi bowiem, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem: współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Zarządca nie pomniejszył planowanej wysokości kosztów w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej o planowaną wysokość środków publicznych, o czym mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, ze względu na nieotrzymanie tych środków.

2. Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta w wysokości [REDAKTOWANO] pockm, o [REDAKTOWANO] wyższej od zaplanowanej na rjp 2013/2014 i o [REDAKTOWANO] od wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2014 r.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2015/2016, wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości określania pracy eksploatacyjnej przyjmowanej do kalkulacji stawek.

3. Kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W ramach opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca ustalił, w myśl z art. 33 ust. 4 utk oraz § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, stawki jednostkowe, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, w zależności od kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów

i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz dla jednego rodzaju pociągu – pociągu towarowego jak również przedziałów mas brutto pociągów.

Wartości części stawek, o których mowa w przywołanym wyżej § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR oraz składników, o których mowa w ust. 3, Zarządca ustalił w taki sposób, że stawka jednostkowa rośnie wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu, a tym samym spełnił przesłankę § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

3.1. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu składnika wynikającego z rodzaju przewozów, wynoszącego 0 zł/pockm.

Do wyznaczenia części stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, uwzględniającej składnik wynikający z rodzaju przewozów w wysokości 0 zł/pockm, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przy kalkulacji stawek koszty przyjęte do ich kalkulacji zostały alokowane według kryterium obciążenia pracą eksploatacyjną dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz masy brutto pociągów. Powyższe świadczy o wypełnieniu przez Zarządcę obowiązku ustalenia stawki jednostkowej za minimalny dostęp zgodnie z § 7 ust. 2, 3 i 5 rozporządzenia MIR.

Z treści § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR wynika bowiem, że stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Zaś z treści ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR, wskazuje się, że część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

3.2. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem składnika wynikającego z rodzaju przewozów, innego niż 0 zł/pockm

Zarządca ustalił część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem składnika wynikającego z rodzaju przewozów w wysokości innej niż 0 zł. Przy określaniu przywołanego powyżej składnika wynikającego z rodzaju przewozu innego niż 0 zł/pockm, należy zachować zasady wymienione poniżej.

Zgodnie z przytoczonymi w niniejszej decyzji przepisami prawnymi, Zarządca może określić stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, innego niż 0 zł/pockm – dla przewozów, których wykonywanie nie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych – pod warunkiem, że na podstawie badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, wykaże że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Należy jednakże zauważyć, że zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, w szczególności z § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, badanie rynku przeprowadza się na podstawie zasad określonych w przywołanych przepisach, polegających m.in. na badaniu rynku przy uwzględnieniu jego podziału co najmniej na wymienione w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR pary przewozów oraz ich uszczegółowieniu, o czym traktuje § 7 ust. 13 rozporządzenia MIR.

Zarządca, zgodnie z informacją we wniosku, wystosował do 16 przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej w dniu 16 lutego 2015 r. pismo informujące

o opublikowaniu na stronie Zarządcy Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. przez licencjonowanych przewoźników na rjp 2015/2016 projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych wraz z wykazem udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii. Zgodnie z informacją Zarządcy, przewoźnicy nie zgłosili żadnych uwag do opublikowanych projektów stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe dla usługi minimalnego dostępu ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR.

Zdaniem Zarządcy, planowany poziom stawek uwzględniający składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów zapewnia utrzymanie poziomu ceny dostępu do jego infrastruktury mierzonej wartością opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a utk, wnoszonych przez przewoźników kolejowych w transakcjach zawieranych na przestrzeni rjp 2013/2014 i 2014/2015. Zarządca jednocześnie stwierdził, że osiągnięto warunek konieczny dla uznania, że dla rjp 2015/2016 nie ulegną pogorszeniu warunki dostępu do transportu kolejowego w stosunku do wartości opłat kształtujących cenę przyjętą dla poprzednich rocznych rozkładów jazdy. W ślad za tym, w ocenie Zarządcy, projekt ten pozwolił osiągnąć symetrię pomiędzy finansowaniem infrastruktury bez interwencji administracji państwowej a oczekiwaniami prawodawcy niezmienności ceny dostępu do infrastruktury kolejowej. Podejście to, jak podsumował Zarządca, jest oparte na przesłance ekwiwalentu ceny i ma neutralny wpływ na stosunek pomiędzy podmiotami konkurującymi na rynku przewozów towarów.

Należy zauważyć jednakże, że powyższych działań nie można utożsamiać jednak z wykonaniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, bowiem Zarządca nie zastosował się do metod tego badania, określonych w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR, przywołanych powyżej, polegających uwzględnieniu podziału rynku na pary rodzajów przewozów, których minimalna ilość i rodzaj zostały określone w przywołanym powyżej § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

Zarządca nie wykazał, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów przyjętego do kalkulacji stawek, w myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Mając na uwadze powyższe, stwierdza się, że nie zaistniały przesłanki do możliwości określenia przez Zarządcę wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innej niż 0 zł/pocmk.

Natomiast, zgodnie z przepisem § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, badanie rynku, o którym mowa w ust. 11 uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że spełniona została przynajmniej jedna z wymienionych przesłanek: wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rozkładu jazdy lub w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich trzech lat.

Dodatkowo, w myśl § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR, planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości co najmniej raz na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu przydzielania tras pociągów.

Zarządca we wniosku poinformował ponadto, że w odpowiedzi na jego wystąpienie do MIR z dnia 4 lipca 2014 r. Nr 826/D/DH/KG/14 w sprawie finansowania infrastruktury w świetle obowiązujących regulacji, w piśmie MIR z dnia 9 września 2014 r. Nr DTK-IV-500-27-TW/2014 wskazano, że „dopuszcza się możliwość rezygnacji z przeprowadzania badania rynku w sytuacji, gdy opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej nie ulegną zmianie w stosunku do poprzedniego rozkładu jazdy, można przyjąć, że zasady ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia również nie uległy zmianie, więc przepisu § 7 ust. 16 nie stosuje się”.

Mając na uwadze przytoczone w odpowiedzi MIR z dnia 9 września 2014 r., tj. przepisy § 7 ust. 15 pkt 2 oraz ust. 16 rozporządzenia MIR, przywołane powyżej w niniejszej decyzji, należy zauważyć, że przesłanki w nich zawarte nie są spójne z informacją Zarządcy, którą przedstawił we wniosku. W piśmie MIR przedstawiono rozwiązanie umożliwiające rezygnację wykonania badania rynku za przeprowadzone, jak poniżej:

- na podstawie § 7 ust. 15 pkt 2 oraz ust. 16 rozporządzenia MIR, możliwe jest utrzymanie dotychczasowej wysokości stawek jednostkowych bez konieczności dokonywania badania rynku, o których mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR,
- w sytuacji gdy opłaty za dostęp do infrastruktury nie ulegają zmianie w stosunku do poprzedniego rozkładu jazdy, można przyjąć, że zasady ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, również nie uległy zmianie, więc przepisu § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR nie stosuje się.

Spełnienie przesłanki § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, wskazanej w rozwiązaniu zaproponowanym przez MIR, daje zatem możliwość uznania wykonania badania rynku za przeprowadzone.

Jednakże, z treści wniosku wynika, że stawki jednostkowe za minimalny dostęp zaplanowane na rjp 2015/2016 rosą w stosunku do rjp 2013/2014, co przeczy spełnieniu przesłanki określonej w § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, która daje możliwość uznania badania rynku za przeprowadzone, jeśli w wyniku wprowadzenia zmiany stawek z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów stawki jednostkowe nie wzrosną.

Natomiast w części dotyczącej przesłanki § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR zamieszczonej w odpowiedzi MIR wskazano, że w odniesieniu do rozkładu obowiązującego od grudnia 2014 r., można przyjąć, że jeśli opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury nie zmieniają się w stosunku do poprzedniego rozkładu jazdy, to nie zaszły zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów i publikacja tych zmian, określona § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR, nie jest konieczna. Przesłanka § 7 ust. 16 rozporządzenia MIR nie uprawnia zatem Zarządcy, w świetle § 7 ust. 15 pkt.2 rozporządzenia MIR, do uznania badania rynku za przeprowadzone w celu określenia składnika związanego z rodzajem przewozów o wartości innej niż 0 zł/pocmk.

Jednocześnie należy zauważyć, że przywołany przepis traktuje o zmianach w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, nie zaś o wartości tego składnika. Powoływanie się Zarządcy na niezmiennosc przedmiotowego składnika w stosunku do jego wartości przyjętej na rjp 2013/2014 nie wypełnia również przesłanki określonej w § 7 ust. 15 pkt 1 rozporządzenia MIR, ponieważ Zarządca nie przedstawił wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów przyjętego dla poprzedniego rozkładu jazdy pociągów.

Na podstawie informacji zawartej we wniosku stwierdza się, że Zarządca nie przeprowadził badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, jak również nie wystąpiły

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 14 z 24

przesłanki, określone § 7 ust. 15 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR, uprawniające Zarządcę do uznania, że badanie rynku zostało przeprowadzone.

Powyższe dowodzi o określeniu przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z naruszeniem zasad o których mowa w art. 33 ust. 2-6 i przepisach wydanych na podstawie art. 35 utk.

II. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA DOSTĘP DO URZĄDZEŃ ZWIĄZANYCH Z OBSŁUGĄ POCIĄGÓW

W ramach opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, Zarządca ustalił stawki jednostkowe opłat za analogiczne usługi, które świadczył przewoźnikom kolejowym, w ramach poprzednich rozkładów jazdy pociągów, tj. za usługi:

- korzystania z torów postojowych,
- korzystania z terminali kolejowych,
- korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów.

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe dla usług związanych z dostępem do urządzeń związanych z obsługą pociągów ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR. Stawka jednostkowa została ustalona przez Zarządcę jako suma składnika związanego z kosztami bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów.

Zdaniem Zarządcy, planowany poziom stawek uwzględniający składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów gwarantuje utrzymanie poziomu ceny dostępu do jego infrastruktury mierzonej wartością opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, nie wyższej od wartości opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych w transakcjach zawieranych na przestrzeni obowiązywania rjp 2013/2014 i 2014/2015. Zarządca jednocześnie stwierdził, że osiągnięto warunek konieczny dla uznania, że dla rjp 2015/2016 nie ulegną pogorszeniu warunki dostępu do transportu kolejowego w stosunku do wartości opłat kształtujących cenę przyjętą dla poprzednich rocznych rozkładów jazdy. W ślad za tym, w ocenie Zarządcy projekt ten pozwolił osiągnąć symetrię pomiędzy finansowaniem infrastruktury bez interwencji administracji państwowej a oczekiwaniami prawodawcy niezmienności ceny dostępu do infrastruktury kolejowej. Podejście to, jak podsumował Zarządca, jest oparte na przesłance ekwiwalentu ceny i ma neutralny wpływ na stosunek pomiędzy podmiotami konkurującymi na rynku przewozów towarów.

Należy zauważyć, że powyższych działań nie można utożsamiać ze spełnieniem wymagań określonych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w którym jest mowa, że do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

1. Koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Z informacji zamieszczonej we wniosku wynika, że do kalkulacji składników stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wynikających z kosztów bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Zarządca przyjął na rjp 2015/2016 koszty bezpośrednie, związane z ruchem

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 15 z 24

kolejowym (w wysokości 8 414 734,21 zł), zaplanowane na rjp 2013/2014, z których wydzielił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości [REDAKTOWANE] zł (stanowiące 30% kosztów bezpośrednich związanych z ruchem pociągów), w tym: [REDAKTOWANE] zł dla usługi za korzystanie z torów postojowych, [REDAKTOWANE] zł dla usługi korzystania z terminali kolejowych oraz [REDAKTOWANE] zł dla usługi za korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, do kalkulacji wyżej wymienionych składników wynikających z kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami Zarządca przyjął: koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego oraz amortyzacji.

Dla każdej pozycji kosztowej, podobnie jak dla minimalnego dostępu, Zarządca wydzielił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości [REDAKTOWANE]. W przypadku pozycji kosztów amortyzacji Zarządca nie wykazał, że jest to amortyzacja dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Do wymienionych powyżej kosztów Zarządca nie zakwalifikował kosztów, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami, tj. kosztów administracji, finansowych i pośrednich.

Zarządca, do ustalenia wartości innej niż 0 zł/pocmk składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, przyjął:

- pozostałą część kosztów utrzymania i remontów, prowadzenia ruchu i amortyzacji,
- koszty pośrednie (których nie można jednoznacznie przypisać do danej usługi) obejmujące podatki i opłaty,
- koszty administracyjne (ogólnego zarządu) związane z zarządzaną infrastrukturą wyodrębnione metodą wskaźnikową narzutu kosztów.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Zarządca nie uwzględnił w kalkulacji stawek jednostkowych kosztów finansowych, gdyż nie korzysta z kredytów bankowych na utrzymanie, rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej.

Należy zauważyć, że zastosowanie składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów odnosi się tylko do usługi minimalnego dostępu. W przypadku dostępu do urządzeń zastosowanie tego składnika w kalkulacji stawek nie może powodować włączenia do ich kalkulacji kosztów, niebędących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, o których mowa w art. 33 ust. 2 utk, co stanowi o określeniu stawek dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów niezgodnie z wymienionymi powyżej zasadami.

Przyjęcie do kalkulacji stawek wymienionych powyżej nieuzasadnionych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami świadczy o niezastosowaniu się Zarządcy do obowiązku określonego w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, jak również w art. 33 ust. 2 utk, traktującego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej, do której zalicza się opłata za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów uwzględniana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio ponieśli zarządca jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

2. Planowana ilość usług przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Zgodnie z treścią zawartą we wniosku Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016, następujące ilości usług:

- dla usługi związanej z dostępem do torów postojowych – [REDACTED] godz.,
- dla usługi związanej z dostępem do torów i urządzeń do formowania składów pociągów – [REDACTED] bruttoton,
- dla usługi związanej z dostępem do terminali kolejowych – [REDACTED] bruttoton.

Wolumen poszczególnych usług planowanych na rjp 2015/2016 został zaplanowany przez Zarządcę w wysokości analogicznej do wolumenu usług planowanych na rjp 2013/2014.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp 2015/2016 ilości planowanych usług w powyższych wielkościach – nie budzi zastrzeżeń co do właściwości ich określania.

Zauważyć należy, że przyjęte do kalkulacji stawek koszty oraz ilości usług nie zmieniają się w porównaniu do rjp 2013/2014.

Określone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów z wykorzystaniem przedstawionej powyżej pracy eksploatacyjnej przy przyjęciu nieuzasadnionych kosztów, niebędących rezultatem wykonywania przewozów pociągami naruszają zasady określania tych stawek, wymienione w powyżej przytoczonych przepisach art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR.

III. STAWKI JEDNOSTKOWE OPŁAT DODATKOWYCH

Opłaty dodatkowe pobiera się, w myśl art. 33 ust. 11 utk, 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.

Przepis § 6 rozporządzenia MIR stanowi, że zarządca może pobierać opłaty dodatkowe za:

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
- 3) dostawę paliwa;
- 4) nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie przez zarządcę prac manewrowych;
- 5) sprawowanie nadzoru nad transportem towarów niebezpiecznych;
- 6) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, w tym za:
 - a) czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 7) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 8) dostarczanie na żądanie przewoźnika, uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, nieobjętych opłatą podstawową;

- 9) nieobjętą opłata podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- 10) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- 11) udostępnienie w postaci wydruku dokumentów, które są udostępniane przez zarządcę w postaci elektronicznej;
- 12) inne usługi świadczone przez zarządcę na zlecenie przewoźnika.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR stanowi, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

W myśl art. 33 ust. 7 utk, stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

1. Zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, wymienione w części II załącznika do utk

Zarządca ustalił na rjp 2015/2016 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, dla usług wymienionych w cz. II załącznika do utk, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych.

Zarządca planuje na rjp 2015/2016 świadczenie, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, poniższych usług:

Lp.	Nazwa usługi
1.	Udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów
2.	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy
3.	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną
4.	Udostępnianie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK)

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, z uwzględnieniem marży zysku wynoszącej [REDAKTOWANO], co nie stanowi naruszenia przepisu § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

2. Planowane koszty oraz ilości usług przyjęte do kalkulacji opłat dodatkowych

Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług oraz ich wolumen przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa usługi	Planowane koszty na rjp 2015/2016 [zł]	Planowana wielkość usług na rjp 2015/2016
1.	Udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych nakładów	[REDAKTOWANO]	[REDAKTOWANO]

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 24

2.	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy	██████	██████████
3.	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną	██████████	██████
4.	Udostępnianie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK)	██████████	██████████ ██████████
Łączne koszty usług dodatkowych		██████████	

Zarządca zaplanował na rjp 2015/2016 wielkości kosztów i ilości usług w wysokości analogicznej do planowanych na rjp 2013/2014.

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe ramach rjp 2015/2016 powyższych wielkości nie budzi zastrzeżeń co do sposobu ich określania.

3. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych dla poszczególnych usług wyznaczono jako iloraz wielkości kosztów zaplanowanych dla każdej usługi i ilości zaplanowanych usług.

4. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych i pomocniczych na rjp 2015/2016

W wyniku przyjętych wielkości planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych oraz określonego wolumenu tych usług Zarządca przedstawił w poniższej tabeli stawki jednostkowe dla poszczególnych usług:

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty dodatkowej [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	pockm	1,50
3.	Wykonanie dodatkowych czynności w obiektach i urządzeniach infrastruktury kolejowej zapewniających realizację przejazdu z przesyłką nadzwyczajną	roboczogodzina	22,00
4.	Udostępnianie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK)	za 1 moduł/miesiąc	94,00

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług.

Zauważyć należy, że przyjęte do kalkulacji stawek koszty oraz ilości usług nie zmieniają się w porównaniu do rjp 2013/2014.

Do opłat za świadczone usługi dodatkowe, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Zarządca będzie naliczał [] marży zysku, co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR w którym stwierdza się, że opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR wraz z ich kalkulacją, określone na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które Zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, których wysokość nie ulega zmianie od rjp 2013/2014, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

PODSUMOWANIE

I. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, pozwala stwierdzić, że:

1. Zarządca naruszył przepis § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych, części kosztów amortyzacji – bez wykazania, że amortyzacja ta ustalona została na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Natomiast przywołany przepis stanowi, że zarządca przyjmuje do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej tę część kosztów, w szczególności kosztów utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów oraz amortyzacji liczonej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.
2. Zarządca nie spełnił przepisu § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2015/2016 części kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, które zaplanował na rjp 2013/2014, jako koszty bezpośrednio. Natomiast przepis § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR jednoznacznie wskazuje, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym.
3. Przy ustalaniu kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca nie uwzględnił współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, wymaganego przepisem § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR. Przepis ten traktuje, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 20 z 24

w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku.

4. Przy ustalaniu kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, Zarządca nie uwzględnił też planowanych wskaźników inflacji, wymaganych przepisem § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR. Przepis ten traktuje, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.
5. Zarządca, przy określaniu stawek jednostkowych, uwzględnił składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, inny niż 0 zł/pockm bez wykazania, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, w myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, nie podwyższy stawek jednostkowych do poziomu, przy którym przewóz ładunków koleją okaże się mniej opłacalny niż przy korzystaniu z transportu samochodowego. Przepis § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR stanowi bowiem, że w odniesieniu do przewozów, innych niż określone w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Powyższe wymaganie ustawowe wpłata się w intencje polityki unijnej w zakresie promowania rodzajów transportu sprzyjających ochronie środowiska naturalnego. Obowiązki związane z badaniem rynku są określone w szczególności przepisem § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w którym to ustawodawca wskazuje częstotliwość badania rynku oraz konieczność uwzględnienia do badania wymienionych siedmiu par rodzajów przewozów, takich jak: przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe, przewozy całopociągowe/ładunki rozproszone, pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy pociągów/pociągi kursujące indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Nie stwierdza się, aby we wniosku takie badanie zostało wykazane.
6. Zarządca, zgodnie z § 7 ust. 15 rozporządzenia MIR, może uznać badanie rynku, o którym mowa powyżej za przeprowadzone, jeśli wykaże spełnienie jednego z warunków: wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy (pkt 1) lub w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat (pkt 2). Ponieważ Zarządca nie wykazał we wniosku oraz w piśmie uzupełniającym z dnia 20 kwietnia 2015 r. Nr 511/D/DH/KG/15, aby jedna z wyżej wymienionych okoliczności wystąpiła, nie był uprawniony do określenia składnika stawki jednostkowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm. Zastosowanie w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm stanowi naruszenie § 7 ust. 15 pkt 1 i 2 rozporządzenia MIR.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 2 utk oraz w przepisach rozporządzenia MIR: § 7 ust. 6, ust. 8, ust. 11, ust. 12, ust. 15. Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę powyższych przepisów Prezes UTK, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, zobligowany

był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

II. Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016 w zakresie projektu stawek jednostkowych opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa art. 33 ust. 3a pkt 2 utk, pozwala na stwierdzenie:

1. Naruszenia przez Zarządcę przepisu § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, poprzez skalkulowanie stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jako sumy składnika wynikającego z kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów pociągami i składnika wynikającego z rodzaju wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm, obliczonego przy uwzględnieniu w kalkulacji stawek kosztów niebędących rezultatem wykonywania przewozów pociągami, tj. kosztów administracji, ochrony infrastruktury i kosztów pośrednich. Przeczy to obowiązkowi, narzuconemu wymienionymi wyżej przepisami, dotyczącemu uwzględnienia w kalkulacji stawek opłaty podstawowej tylko kosztów ponoszonych przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami, czyli części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury oraz prowadzenia ruchu pociągów, jak również amortyzacji jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.
2. Zarządca nie spełnił przepisu § 7 ust. 6 i 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, poprzez przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłat kosztów amortyzacji – bez wykazania, że amortyzacja ta ustalona została na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Powyższe dowodzi niezastosowania się Zarządcy przy określeniu stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk – do zasad określania tych stawek, wymienionych w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zobowiązujących do przyjmowania do kalkulacji stawek uzasadnionej części kosztów bezpośrednio ponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami.

Stwierdzić zatem należy, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 2 utk oraz w przepisach § 7 ust. 6, ust. 18 rozporządzenia MIR. Mając na uwadze niespełnienie przez Zarządcę powyższych przepisów Prezes UTK, stosownie do treści art. 33 ust. 8 utk, zobligowany był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2015/2016.

III. Odnosząc się natomiast do przedłożonego przez Zarządcę projektu stawek jednostkowych opłat dodatkowych, Prezes UTK stwierdza, że kalkulacja wysokości tych stawek – nie narusza wymagań przepisu § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 11 utk, zgodnie z którym opłaty dodatkowe zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

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

Załącznik:

Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. na rjp 2015/2016

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i 7 utk 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.



KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o. na rjp 2015/2016

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	Udostępnianie danych o kursujących pociągach przewoźnika kolejowego z informatycznego systemu wspomagania działalności operacyjnej JSK (SWDO-JSK)	moduł aplikacji/miesiąc	94,00