

Warszawa, dnia 28 czerwca 2015 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.730.8.2015.MŚ

**„Kopalnia Piasku Kotlarnia
– Linie Kolejowe” sp. z o.o.**

ul. Dębowa 3
47-246 Kotlarnia

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, 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 „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni, z dnia 13 marca 2015 r. Nr DK/KN/273/03/13 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 przy wniosku z dnia 13 marca 2015 r. Nr DK/KN/273/03/13 przez „Kopalnię Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni, na rjp 2015/2016,

ZATWIERDZAM

- III. stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust.11 utk,**
przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 13 marca 2015 r. Nr DK/KN/273/03/13 przez „Kopalnię Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. z siedzibą w Kotlarni, na rjp 2015/2016.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 23

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek spółki „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. siedzibą w Kotlarni, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 13 marca 2015 r. Nr DK/KN/273/03/13, zwany dalej „wnioskiem”.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.2.MŚ.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.3.MŚ.
4. Pismo Prezesa UTK z dnia 22 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.4.MŚ.
5. Pismo Prezesa UTK z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.5.AG.

Pismem z dnia 13 marca 2015 r. Nr DK/KN/273/03/13, 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 kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury sporządzona jest zgodnie z § 7 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 25 marca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.2.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 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.

Pismami z dnia 13 kwietnia 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.3.MŚ oraz z dnia 22 maja 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.4.MŚ, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 1 czerwca 2015 r. Nr DRRK-WKL.730.8.2015.5.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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 2 z 23

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

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, pociągokilometr, 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.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 3 z 23

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 bezpośrednich, 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 bezpośrednich:

- 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/pockm, 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:

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 4 z 23

- 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.

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 „uzasadnionymi 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;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 5 z 23

- 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 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

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 wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, o którym mowa w § 7 ust. 23 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, na którą składają się linie kolejowe o łącznej długości 114,67 km, z czego 37,29 km to linie dwutorowe, a 77,38 km to linie jednotorowe. Wszystkie linie kolejowe eksploatowane przez Zarządcę nie są zelektryfikowane. Całkowita długość torów wynosi 172,86 km. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Zarządca ustalił 3 kategorie linii kolejowych dla wartości parametrów wynoszących dla:

- kategorii linii I – średniodobowego natężenie ruchu kolejowego 25 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $30 < V_{\max} \leq 40$ km/godz.,
- kategorii linii II – średniodobowego natężenie ruchu kolejowego 23 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $25 < V_{\max} \leq 30$ km/godz.,
- kategorii linii III – średniodobowego natężenie ruchu kolejowego 20 pociągów/dobę i dla dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $0 < V_{\max} \leq 25$ km/godz.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 6 z 23

Zarządca, analogicznie jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, ustalił 8 przedziałów mas brutto pociągów.

Zarządca oświadczył, iż przewoźnicy kolejowi nie żądali zapoznania się z projektami stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2015/2016.

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

Przedstawiona we wniosku, planowana na rjp 2015/2016 baza kosztów 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 bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Zarządca przyjął do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2015/2016 koszty bezpośrednie będące rezultatem wykonywania przewozów pociągami w wysokości ■■■■■■ zł, z czego wydzielił ■■■■ zł dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury oraz ■■■■ zł dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Do kosztów bezpośrednich będących bazą do kalkulacji stawek jednostkowych opłat Zarządca zaliczył koszty: utrzymania i remontów infrastruktury oraz prowadzenia ruchu pociągów. Z kosztów bezpośrednich została wyłączona amortyzacja.

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 opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ustalone zostały zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR. Stawka jednostkowa, zgodnie z wnioskiem, składa się z części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Część stawki 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.

Powyższe wpisuje się w przesłankę określoną w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, zgodnie z którą, 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.

Zdaniem Zarządcy, planowany poziom stawek uwzględniający składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, gwarantuje utrzymanie poziomu opłat za dostęp do infrastruktury, o których mowa w art. 33 ust. 3a utk, pobieranych od przewoźników na podstawie stawek zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 7 z 23

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 do infrastruktury kolejowej, przyjął kwotę ██████████ zł, jako koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

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

Wielkości kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury, dla składnika stawki wynikającego z rodzaju przewozów równego 0 zł/pockm oraz ich udziały w kosztach bezpośrednich ogółem przedstawiono w poniższej tabeli.

Rodzaj kosztów	Koszty bezpośrednie [zł]	Udział w kosztach bezpośrednich ogółem [%]
Amortyzacja	████	████
Koszty prowadzenia ruchu	██████████	████
Koszty utrzymania i remontów	██████████	████
Koszty ogółem	██████████	████

Z kosztów związanych z ruchem kolejowym Zarządca wyłączył koszty, które nie były bezpośrednio poniesione jako rezultat wykonanych przewozów pociągami. Ustalona baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych nie zawiera kosztów: administracji i zarządu, finansowych, pośrednich oraz części kosztów utrzymania i remontów, prowadzenia ruchu i amortyzacji, która nie wynika bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami.

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 – bez odniesienia się do kosztów bezpośrednio poniesionych w ostatnim roku obrotowym, nieprzeszacowanych współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji planowanymi na 2015 r. i 2016 r. 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. Działania świadczą o naruszeniu przez Zarządcę przytoczonych powyżej przepisów prawa w zakresie określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 8 z 23

Zgodnie z oświadczeniem złożonym we wniosku, Zarządca nie występował o dotacje na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w związku z czym nie pomniejszył planowanej wysokości kosztów przyjmowanych do kalkulacji o planowaną wysokość środków publicznych, o czym mowa w § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR.

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

Praca eksploatacyjna, planowana na rjp 2015/2016, określona została przez Zarządcę na podstawie wykonania za 2014 r. oraz prognoz na 2016 r.

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 [redacted] pockm – wyższej o [redacted]% od wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2014 r. wynoszącej [redacted] pockm.

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.

Wielkości oraz struktura planowanej pracy eksploatacyjnej na rjp 2015/2016 przedstawiona jest w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto [t]	Kategoria linii kolejowej			Razem
	I	II	III	
0<m≤200	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
200<m≤400	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
400<m≤900	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
900<m≤1500	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
1500<m≤2100	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
2100<m≤2500	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
2500<m≤3000	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
m>3000	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Razem	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

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 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 dla 8 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

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 9 z 23

jednostkowa rośnie wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu, a tym samym spełnił przesłankę § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR.

Jako stawkę bazową dla poszczególnych kategorii linii, przyjmowaną do określenia stawek dla przedziałów mas brutto pociągów, Zarządca przyjął stawkę określoną dla przedziału $900 < m \leq 1500$. Stawka ta w dalszej kolejności jest korygowana współczynnikami przyjętymi przez Zarządcę dla przedziałów mas, tak aby spełniona została przesłanka, o której mowa w § 7 ust. 4 rozporządzenia MIR, dotycząca wzrostu wartości stawki wraz ze wzrostem masy brutto pociągu.

Przyjęte przez Zarządcę wielkości współczynników korygujących według masy brutto pociągu przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Całkowita masa brutto m	Wielkość współczynnika korygującego według masy brutto pociągu dla wszystkich trzech kategorii linii kolejowych
$0 < m \leq 200$	■
$200 < m \leq 400$	■
$400 < m \leq 900$	■
$900 < m \leq 1500$	■
$1500 < m \leq 2100$	■
$2100 < m \leq 2500$	■
$2500 < m \leq 3000$	■
$m > 3000$	■

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

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/pocmk, Zarządca przyjął koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przy kalkulacji stawek przyjęte do ich kalkulacji koszty zostały alokowane według kryterium obciążenia pracą eksploatacyjną dla poszczególnych kategorii linii kolejowych oraz przedziałów 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 treść ust. 3 przywołanego przepisu rozporządzenia MIR wskazuje, 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.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów wynoszącym 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	14,88	8,41	4,67
200<m≤400	34,50	20,46	11,28
400<m≤900	37,30	22,18	12,22
900<m≤1500	40,10	23,90	13,17
1500<m≤2100	44,30	26,48	14,58
2100<m≤2500	49,91	29,92	16,47
2500<m≤3000	55,51	33,37	18,36
m>3000	63,64	38,36	21,10

3.2. Część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu 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.

Wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, inne niż 0 zł/pockm, ustalone zostały przez Zarządcę w ramach rjp 2015/2016, przedstawia poniższa tabela.

Całkowita masa brutto pociągu [T]	Wartość składnika wynikającego z rodzaju przewozów [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	■	■	■
200<m≤400	■	■	■
400<m≤900	■	■	■
900<m≤1500	■	■	■
1500<m≤2100	■	■	■
2100<m≤2500	■	■	■
2500<m≤3000	■	■	■
m>3000	■	■	■

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 11 z 23

Przy określaniu składnika wynikającego z rodzaju przewozu innego niż 0 zł/pockm, należy zachować zasady, o których mowa 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 pary przewozów wymienione w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

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

Zdaniem Zarządcy, ustalone składniki związane z rodzajem wykonywanych przewozów, przedstawione w poniższej tabeli nie powodują wzrostu opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, pobieranych od przewoźników na podstawie stawek zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat i spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

Należy zauważyć, że powyższego stanowiska nie można utożsamiać 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, polegających na uwzględnieniu podziału rynku na pary rodzajów przewozów, które zostały wymienione w przywołanym powyżej § 7 ust. 12 rozporządzenia MIR.

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

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 (pkt 1), 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 (pkt 2).

Zarządca powołując się na spełnienie warunku uznania przeprowadzenia badania rynku zgodnie z § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR – nie zapewnił niezmienności stawek jednostkowych opłat w stosunku do wartości tych stawek zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat, lecz niezmiennosc opłat pobieranych na podstawie stawek zatwierdzonych w ciągu ostatnich 3 lat, zawierających marżę zysku, do czego nie uprawniają aktualnie obowiązujące przepisy prawa w zakresie określania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

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

Na podstawie informacji zawartej we wniosku stwierdza się zatem, że Zarządca nie przeprowadził badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, jak również nie wystąpiła przesłanka, określona § 7 ust. 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, uprawniająca Zarządcę do uznania badania rynku za przeprowadzone, pod warunkiem niewystąpienia wzrostu stawek jednostkowych w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

Zastosowanie zatem do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów stanowi naruszenie przez Zarządcę przepisów określonych w § 7 ust. 5, 11 i 15 pkt 2 rozporządzenia MIR, a tym samym art. 33 ust. 2 utk, stanowiącym, że opłatę podstawową za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustala się przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Mając na uwadze powyższe, uznaje się, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach rjp 2015/2016, zostały określone przez Zarządcę z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

3.2.1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, Zarządca przedstawił Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp określone w ramach rjp 2015/2016 dla przewozów ze składnikiem wynikającym z rodzaju wykonywanych przewozów równym 0 zł/pockm, o których mowa w § 7 ust. 10 i 11 rozporządzenia MIR.

Całkowita masa brutto pociągu [t]	Stawka jednostkowa ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów innym niż 0 zł/pockm [zł/pockm]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	49,03	29,02	17,86
200<m≤400	69,63	41,68	24,80
400<m≤900	72,57	43,48	25,79
900<m≤1500	75,51	45,29	26,78
1500<m≤2100	79,93	48,00	28,27
2100<m≤2500	85,81	51,62	30,25
2500<m≤3000	91,70	55,23	32,23
m>3000	100,23	60,47	35,11

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 13 z 23

3.2.2. Porównanie planowanych na rjp 2015/2016 stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury do aktualnie obowiązujących stawek

Wysokość określonego przez Zarządcę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, w połączeniu ze składnikiem zależnym od masy brutto pociągu, o którym mowa w § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, skalkulowanym w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, spowodował wzrost wysokości stawek jednostkowych planowanych na rjp 2015/2016 w stosunku do zatwierdzonych przez Prezesa UTK w ciągu ostatnich 3 lat, czyli stawek zatwierdzonych na rjp 2013/2014, ponieważ stawki w ramach rjp 2014/2015 nie zostały zatwierdzone przez Prezesa UTK.

Porównanie przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury na rjp 2015/2016 oraz zatwierdzonych na rjp 2013/2014 przedstawiono w poniższej tabeli.

Całkowita masa brutto pociągu [T]	Stawki jednostkowe zatwierdzone na rjp 2013/2014 [zł/pocmk]			Planowane stawki jednostkowe na rjp 2015/2016 [zł/pocmk]		
	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”	Kat. „I”	Kat. „II”	Kat. „III”
0<m≤200	46,69	27,64	17,01	49,03	29,02	17,86
200<m≤400	66,31	39,69	23,62	69,63	41,68	24,80
400<m≤900	69,11	41,41	24,56	72,57	43,48	25,79
900<m≤1500	71,92	43,13	25,51	75,51	45,29	26,78
1500<m≤2100	76,12	45,72	26,92	79,93	48,00	28,27
2100<m≤2500	81,72	49,16	28,81	85,81	51,62	30,25
2500<m≤3000	87,33	52,60	30,70	91,70	55,23	32,23
m>3000	95,46	57,59	33,44	100,23	60,47	35,11

Znaczny wzrost stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nieoprowadzony badaniem rynku w celu zagwarantowania nieprzejęcia przewozów kolejowych przez transport samochodowy, jak również niespełnienie przesłanek umożliwiających uznanie tego badania za przeprowadzone – stanowi naruszenie przez Zarządcę przepisów określonych w § 7 ust. 11 i 15 rozporządzenia MIR.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk.

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

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń, o którym mowa w § 7 ust. 23 pkt 2 rozporządzenia MIR.

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:

- dostęp terminali,
- dostęp torów i urządzeń do formowania składów pociągów,
- dostęp torów postojowych.

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 stawek jednostkowych opłaty na rjp 2015/2016 Zarządca przyjął koszty w łącznej wysokości [REDAKTOWANO] zł, w tym: [REDAKTOWANO] zł dla usługi za dostęp do torów postojowych, [REDAKTOWANO] zł dla usługi dostępu do terminali oraz [REDAKTOWANO] zł dla usługi za dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów.

Do planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do torów postojowych Zarządca przyjął koszty utrzymania w wysokości [REDAKTOWANO] zł oraz amortyzację w wysokości [REDAKTOWANO] zł bez wykazania, że jest to amortyzacja dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Powyższe nie spełnia zatem przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą, do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przyjmuje się uzasadnioną część kosztów – jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego 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 dla usługi:

- związanej z dostępem do torów postojowych – [REDAKTOWANO] godz.,
- związanej z dostępem do terminali – [REDAKTOWANO] pociągów,
- dostępu do torów i urządzeń do formowania składów pociągów – [REDAKTOWANO] pociągi.

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.

3. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Dla poszczególnych usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów stawki jednostkowe skalkulowane zostały przez Zarządcę jako iloraz planowanych kosztów przyjętych do kalkulacji i ilości poszczególnych usług.

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, Zarządca określił stawki jednostkowe za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, które przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj usługi	Miernik	Stawka na rjp 2013/2014	Stawka na rjp 2015/2016
Dostęp do terminali	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów i urządzeń do formowania składów pociągów	[zł/poc]	38,30	38,30
Dostęp do torów postojowych	[zł/godz./tor]	2,00	2,00

Wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie ulega zmianie od rjp 2011/2012.

Zarządca poinformował, że przedstawione we wniosku stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów będą powiększone o marżę zysku w wysokości 10%.

Powyższe stanowi naruszenie art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którym opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej (w tym dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów) ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Doliczenie przez Zarządcę do opłat za dostęp do urządzeń marży zysku świadczy zatem o naruszeniu przywołanego powyżej przepisu prawa.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 utk.

III. OPŁATY DODATKOWE

Mając na względzie przepisy utk i rozporządzenia MIR, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek, zgodnie z art. 33 ust. 7 utk oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, w zakresie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp, o którym mowa w § 7 ust. 23 pkt 3 rozporządzenia MIR.

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;

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 16 z 23

- 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 opłatą 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%.

Zarządca planuje na rjp 2015/2016 świadczenie analogicznego zakresu usług jak dla poprzednich rozkładów jazdy pociągów, powiększonego o usługę opracowania warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią, w ramach usługi udzielania pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych. W poniższej tabeli przedstawiono zakres usług planowanych do świadczenia.

1. 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	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 17 z 23

	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	■	■
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekrozoną skrajnią	■	■
2	Praca pilota/ustawiacza	■	■
3	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	■	■
4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	■	■
Łączne koszty usług dodatkowych		■	

Przy braku uregulowań prawnych, przyjęcie do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe ramach rjp 2015/2016 przedstawionych w powyższej tabeli ilości planowanych usług dodatkowych oraz kosztów ich świadczenia nie budzi zastrzeżeń co do sposobu ich określenia.

2. Sposób kalkulacji opłat dodatkowych

Opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług wyznaczono jako iloraz wielkości kosztów zaplanowanych dla każdej usługi i ilości zaplanowanych usług.

Do opłat za świadczone usługi dodatkowe, zgodnie z informacją zawartą we wniosku, Zarządca będzie naliczał 10% 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%.

3. Opłaty dodatkowe na rjp 2015/2016

W wyniku przyjęcia planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i wolumenu usług, Zarządca określił opłaty dodatkowe dla poszczególnych usług, co przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Opłata dodatkowa [zł]
1.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	km	1 58
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekrozoną skrajnią	sztuk	500,00

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 18 z 23

2.	Praca pilota / ustawiacza	godz.	38,36
3.	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	sztuka	40,00
4.	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	strona	1 00

Wysokości opłat dodatkowych nie ulegają zmianie od rjp 2011/2012, za wyjątkiem nowej usługi opracowania warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią, którą Zarządca planuje świadczyć.

Zarządca określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając koszty, które będzie musiał ponieść przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług. Do opłat dodatkowych Zarządca będzie doliczał marżę zysku w wysokości 10%.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że przedłożone w projekcie opłaty dodatkowe, 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, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%, spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

Powyższe obliguje Prezesa UTK do zatwierdzenia opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

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 nie wypełnił przesłanki określonej w § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, planowanych na rjp 2015/2016, bez odniesienia się do kosztów wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, do czego zobowiązuje przywołany przepis, w szczególności, 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.
2. 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 w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku.
3. Przy ustalaniu kosztów przyjętych 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,

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 19 z 23

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.

4. 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 tego składnika, w myśl § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. 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. Obowiązki związane z badaniem rynku są określone w szczególności przepisem § 7 ust. 12 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 według indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Zarządca nie wykazał we wniosku, aby takie badanie przeprowadził. Powyższe wymaganie ustawowe wpłata się w intencje polityki Unii Europejskiej w zakresie promowania rodzajów transportu sprzyjających ochronie środowiska naturalnego.
5. 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, 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 składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów innego niż 0 zł/pockm stanowi zatem 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, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

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

1. Zarządca naruszył przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, poprzez przyjęcie kosztów amortyzacji do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – 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 uzasadnioną część kosztów będących rezultatem wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami. Amortyzacja może być przyjmowana do kalkulacji stawek pod warunkiem, że jest liczona na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.
2. Zarządca naruszył przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle art. 33 ust. 2 utk, poprzez przyjęcie bez uzasadnienia, do kalkulacji stawek jednostkowych na rjp 2015/2016 dla poszczególnych usług, kosztów w wysokości równej pełnym kosztom zaplanowanym na rjp 2013/2014. Przywołany przepis uprawnia zaś do przyjmowania do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jedynie uzasadnionej części kosztów ponoszonych przez Zarządcę, tj. kosztów bezpośrednio ponoszonych będących rezultatem wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, których wartość rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów naruszają zasadę określoną w przepisie § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, w świetle przepisu art. 33 ust. 2 utk, zgodnie z którą opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. 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 dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, przedłożonych przez Zarządcę we wniosku.

III. Odnosząc się natomiast do przedłożonego przez Zarządcę projektu opłat dodatkowych, Prezes UTK stwierdza, że kalkulacja wysokości tych opłat nie narusza 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%. Wysokość opłat dodatkowych za usługi świadczone w poprzednich rozkładach jazdy pociągów utrzymana została przez Zarządcę na dotychczasowym poziomie. W związku z powyższym Prezes UTK zatwierdza opłaty dodatkowe przedłożone przez Zarządcę we wniosku.

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

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.

Załącznik:

Opłaty dodatkowe za usługi świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej „Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. na rjp 2015/2016



KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

**Oplaty dodatkowe za usługi świadczone przewoźnikom kolejowym
korzystającym z infrastruktury kolejowej
„Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o. na rjp 2015/2016**

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1.	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	a) opracowanie warunków przejazdu przesyłki bez przekroczonej skrajni	km	4,58
	b) opracowanie warunków przejazdu przesyłki z przekroczoną skrajnią	szt.	500,00
2.	Praca pilota / ustawiacza	godz.	38,36
3.	Udostępnienie Regulaminu w formie pisemnej (kserokopia)	szt.	40,00
4.	Udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych stacji	str.	4,00

