

Warszawa, dnia 12 maja 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.5.2014

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o.o.

ul. Morska 350A
81-002 Gdynia

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), zwanej dalej „kpa”, oraz art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8, ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r., Nr 35, poz. 274), zwanego dalej „rozporządzeniem”, po rozpatrzeniu wniosku Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 10 marca 2014 r. Nr SKMDI 1.070.01.14 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „tjp”, 2014/2015,

odmawiam zatwierdzenia,

przedłożonych we wniosku Zarządcy, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z dnia 10 marca 2014 r. Nr SKMDI 1.070.01.14.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, z dnia 17 marca 2014 r. Nr DRRK WKL.9110.5.2014.2.MŚ.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.5.2014.3.MŚ.

Zarządca pismem z dnia 10 marca 2014 r. Nr SKMDI 1.070.01.14 przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie

Strona 1 z 8

przez przewoźników z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, obowiązujący od 14 grudnia 2014 r., informując jednocześnie, że przedkładane do zatwierdzenia stawki uwzględniają wymogi wynikające z ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia. Zarządca nie przedłożył we wniosku projektu stawek jednostkowych opłat dodatkowych, gdyż ze względu na specyfikę budowli, instalacji i wyposażenia stacji Gdynia Cisowa Postojowa nie przewiduje ich świadczenia.

Pismem z dnia 17 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.5.2014.2.MŚ, na podstawie art. 61 § 1, 3 i 4 kpa, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 14 ust. 4 oraz art. 33 ust. 7 i 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2014/2015. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o przysługującym mu, na podstawie art. 10 kpa, prawie składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Pismem z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.5.2014.3.MŚ Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o terminie załatwienia sprawy.

Stan prawny:

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

Zgodnie z art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca przedkłada Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości. W myśl § 16 ust. 2

rozporządzenia, do projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, zarządca dołącza wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami, o których mowa w § 11, a także zasady przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 9 wymienionego rozporządzenia.

W myśl § 16 ust. 3 Zarządca powinien umożliwić przewoźnikom zapoznanie się z projektem, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, a także wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

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

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

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

TS w przedmiocie zarzutu dotyczącego obliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów stwierdził, że zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zwanej dalej „dyrektywą 2001/14/WE”, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie TS, dyrektywa 2001/14/WE nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i żaden przepis prawa Unii Europejskiej nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem. Ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w swojej opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii Europejskiej państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym.

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

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

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

1. do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej zarządca może przyjmować te koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
2. koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacja, o których mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i c rozporządzenia – mogą być uznane za koszty jedynie w części, w której są one bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami. Wynika to z faktu, że koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu;
3. do kalkulacji stawek jednostkowych opłat zarządca nie włącza kosztów pośrednich oraz kosztów finansowych, jako niemających bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami;
4. w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów zarządca może podwyższać opłaty, przy zachowaniu poniższych warunków:
 - planowane podwyższenie opłat musi być poprzedzone analizą rynku z uwzględnieniem jego segmentów w celu określenia wytrzymałości tego rynku na planowane podwyżki opłat,
 - poziom opłat nie może wykluczać użytkownika infrastruktury kolejowej przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone

bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać,

- dokonywanie podwyżek opłat następuje z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

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

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

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

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

W skład zarządzanej przez Zarządcę infrastruktury kolejowej wchodzi linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 31,084 km. Sumaryczna długość torów wynosi 62,168 km. Jest to linia dwutorowa normalnotorowa, według przewozów pierwszorzędna, wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, zelektryfikowana napięciem 3000V prądu stałego.

Długość odcinków linii kolejowej nr 250, na których wprowadzono stałe ograniczenia prędkości pociągów wynosi 0,345 km. Udział długości tych odcinków w stosunku do całkowitej długości udostępnianej linii kolejowej wynosi 0,55 %.

Linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia charakteryzuje się na całej swojej długości niezmiennymi parametrami techniczno – eksploatacyjnymi oraz stałym średniodobowym natężeniem ruchu pociągów i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe. Maksymalna prędkość na zarządzanej linii wynosi 70 km/godz. Długość drogi hamowania wynosi 485 metrów. Linia wyposażona jest w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania. Minimalna długość peronów na zarządzanej linii wynosi 198 metrów.

Zarządca określił 1 kategorię linii kolejowej przyjmując następujące parametry, o których mowa w § 6 rozporządzenia:

- a) dopuszczalną prędkość techniczną dla pociągów pasażerskich – od 0 do 70 km/godz.,
- b) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 195 pociągów/dobę.

Przyjęte parametry do określenia kategorii linii kolejowej są identyczne jak przyjęte na obowiązujący rjp 2013/2014.

Zarządca we wniosku oświadczył, że żaden z przewoźników kolejowych nie skorzystał z uprawnień nadanego mu w § 16 ust. 3 rozporządzenia i nie zgłosił pod adresem Zarządcy żądania zapoznania się z projektem stawek jednostkowych opłat, a także z wykazem, o którym mowa w § 16 ust. 2 rozporządzenia.

I. Odmowa zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym

Zgodnie z wnioskiem, Zarządca określił, w myśl art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, opierając się na przepisach ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia.

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

Zarządca oświadczył we wniosku, że przy ustalaniu opłat z wykorzystaniem przedłożonych do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz za usługi związane z dostępem do urządzeń obsługi pociągów nie będzie doliczać marży zysku.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Weryfikacja wniosku wykazała, że Zarządca, w myśl § 8 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia, zaplanował na rjp 2014/2015, na podstawie sprzedaży usług w 2013 r. oraz analizy rynku i zapotrzebowania na przewozy w 2015 r., wielkość pracy eksploatacyjnej na poziomie ████████ pockm. Zaplanowane, w myśl § 8 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia, koszty udostępniania linii kolejowych, stanowiące bazę kosztową przyjmowaną do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zawierają koszty bezpośrednie, w tym: koszty amortyzacji, koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu oraz koszty pośrednie, określone wg klucza podziału kosztów zakładowych.

Zarządca określił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w oparciu o wymienioną wyżej pracę eksploatacyjną oraz bazę kosztową, przyjętą do kalkulacji stawek.

We wniosku Zarządca złożył oświadczenie o niestosowaniu współczynników zwiększających stawki jednostkowe, o których mowa w § 11 rozporządzenia.

Zarządca, zgodnie ze złożonym we wniosku oświadczeniem, nie przewiduje przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 9 rozporządzenia.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały podobnie jak stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, skalkulowane w oparciu o planowaną ilość usług oraz koszty bezpośrednio, w tym koszty amortyzacji, koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu, jak również koszty pośrednie.

W porównaniu do cennika obowiązującego na rjp 2013/2014, stawki za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wzrosły dla usług:

- dostępu i korzystania z przystanków osobowych linii kolejowej nr 250 o 25,6 %
- z 2,26 zł/zatrzymanie do 2,84 zł/zatrzymanie;
- dostępu do torów postojowych dla składów pociągów pasażerskich o 20,1 %
- z 197,54 zł/godz. do 237,38 zł/godz.

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

Zarządca we wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, złożonym w myśl art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, wskazał na zastosowanie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia. Sposób określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, przedstawiony we wniosku, wskazuje na zapewnienie, w myśl § 13 rozporządzenia, pokrycia łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść Zarządca, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %. Powyższe stoi jednakże w sprzeczności z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE i wyrokiem TS ze względu na zakwalifikowanie przez Zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jak traktuje art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ślad za tym, z bazy kosztowej przyjmowanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów powinny być wyłączone koszty, które nie mają bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. Do takich kosztów należą w szczególności koszty pośrednie, jak również koszty amortyzacji dokonywanej nie na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości. W wyżej wymienionej bazie kosztowej nie mogą również występować pełne koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia, lecz tylko ich część, wynikająca z wykonywania przewozów pociągami.

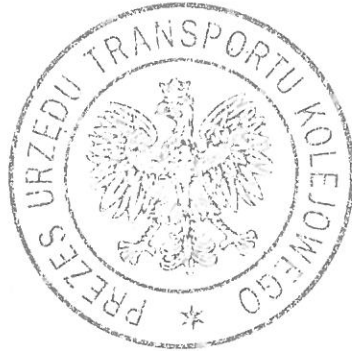
Powyższe działania Zarządcy nie wskazują również na dążenie do optymalizacji kosztów zapewniania infrastruktury i wysokości opłat przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa, staranności w utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie zarządzanej infrastruktury, wynikającej z przesłanek art. 7 ust. 3 dyrektywy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

Wobec powyższego Prezes UTK zobligowany był do odmowy zatwierdzenia, przedłożonych we wniosku Zarządcy, stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i 7 ustawy o transporcie kolejowym w zw. 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.



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl