

Warszawa, 9 maja 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.3.2014

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

DECYZJA

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267), zwanej dalej „kpa”, oraz art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej „rozporządzeniem”, po rozpatrzeniu wniosku Spółki Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 5 marca 2014 r. Nr II/50/2014 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2014/2015,

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z dnia 5 marca 2014 r. Nr II/50/2014.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z dnia 17 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.3.2014.2.MŚ.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.3.2014.3.MŚ.

Strona 1 z 10

Pismem z dnia 5 marca 2014 r. Nr II/50/2014, Zarządca przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, obowiązujący od 14 grudnia 2014 r., jednocześnie informując, że przedkładane do zatwierdzenia stawki uwzględniają wymogi wynikające z ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia.

Pismem z dnia 17 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.3.2014.2.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 do 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.9110.3.2014.3.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, na podstawie art. 61 § 1 kpa, wszczyna postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu. Zgodnie z art. 10 § 1 kpa, organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jak stanowi art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy kpa. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z 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.

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

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

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

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

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

W opinii zawartej w wyżej wymienionym wyroku TS stwierdzono także, że koszty bezpośrednie, obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione 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 użytkowania infrastruktury kolejowej przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać,
- dokonywanie podwyżek opłat następuje z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

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

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

W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia, przy uwzględnieniu przepisów dyrektywy 2001/14/WE oraz wyroku TS, poddano 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.

Infrastruktura kolejowa udostępniana przez Zarządcę składa się z linii kolejowych o łącznej długości 70,76 km, z czego 64,83 km linii czynnych i 5,93 km linii nieeksploatowanych.

W skład linii eksploatowanych wchodzi 3,51 km linii dwutorowych oraz 61,32 km linii jednotorowych. Zarządca eksploatuje linie zelektryfikowane o długości 4,18 km oraz bez trakcji elektrycznej o długości 60,65 km. Całkowita długość torów wynosi 203,00 km, w tym 21,37 km torów zelektryfikowanych i 181,63 km torów bez trakcji elektrycznej. Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Zarządca ustalił 1 kategorię linii kolejowych, linia znaczenia miejscowego, dla wartości parametrów wynoszących dla:

- średniodobowego natężenia ruchu kolejowego $0 < N_{sr} < 40$ pociągów/dobę;
- dopuszczalnej prędkości technicznej, uwzględniającej ograniczenia stałe $0 < V_{max} \leq 40$ km/godz.

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.

Jak wynika z wniosku, przy określaniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, Zarządca opierał się na przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia, nie uwzględniając przy tym przepisów dyrektywy 2001/14/WE oraz wyroku TS.

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

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

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

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Weryfikacja wniosku wykazała, że Zarządca, w myśl § 8 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia, zaplanował na rjp 2014/2015 wielkość pracy eksploatacyjnej na poziomie ████████ pockm. Zaplanowane, zgodnie z § 8 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia, koszty udostępniania linii kolejowych, stanowiące bazę do określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej zawierają koszty bezpośrednie, w tym: koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu oraz koszty pośrednie.

Zarządca zastosował, w myśl § 8 ust. 13 rozporządzenia, marżę zysku podwyższającą opłaty o 5,0 % bez podania jej uzasadnienia. Zastosowanie marży zysku, podwyższającej opłatę nie może być przyjęte ze względu na sprzeczność z art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, poprzez niewykazanie poprzedzenia zastosowania marży zysku, przeprowadzeniem analizy rynku dla określenia jego wytrzymałości na planowane podwyżki opłat z zachowaniem efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, przy zagwarantowaniu optymalnej konkurencyjności.

Zarządca oświadczył we wniosku, że w trakcie obowiązywania rjp 2014/2015 nie zamierza stosować ulg w opłatach.

Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, zostały podobnie jak stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, skalkulowane w oparciu o planowaną ilość usług oraz koszty bezpośrednie, w tym koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu, jak również koszty pośrednie. Kalkulując poszczególne stawki jednostkowe opłaty podstawowej za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca utrzymał dotychczasowy sposób kalkulacji stawek oparty o średni koszt pociągokilometra świadczonych usług.

Wszystkie stawki jednostkowe opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w porównaniu do obowiązujących na rjp 2013/2014, uległy planowanemu wzrostowi o 1,3 %.

Do opłat za wymienione wyżej usługi planowane jest doliczanie marży zysku w wysokości 5,0 %. Zarządca nie przedstawił uzasadnienia zastosowania marży zysku dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie wykazując jednocześnie, podobnie jak przy usłudze minimalnego dostępu do infrastruktury, przeprowadzenia badania rynku, warunkującego stosowanie podwyższenia opłat, do którego należy marża zysku.

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 oraz 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. W wyżej wymienionej bazie kosztowej nie mogą również występować pełne koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia, lecz tylko ich część, wynikająca z wykonywania przewozów pociągami.

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

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

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

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

Zarządca, zgodnie z § 12 rozporządzenia, określił stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym za usługi wymienione w części II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, na podstawie indywidualnej kalkulacji z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 5,0 %.

Analogicznie jak na rjp 2013/2014 Zarządca zaplanował świadczenie poniższych usług dodatkowych, na które zgłaszają zapotrzebowanie przewoźnicy kolejowi:

- prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru;
- udostępniania regulaminu przyznawania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwany dalej „regulaminem” w formie papierowej;
- udostępnianie wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów.

Do określenia stawek jednostkowych opłat dodatkowych na rjp 2014/2015 Zarządca zaplanował łączne koszty w wysokości [REDACTED] zł i poniższe ilości usług dla:

- prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru – planowany koszt [REDACTED] zł, planowana ilość świadczonych usług – [REDACTED] roboczogodzin,
- udostępniania regulaminu w formie papierowej – planowany koszt [REDACTED] zł, planowana ilość udostępnionych regulaminów – [REDACTED] szt.,
- udostępnianie wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów – planowany koszt [REDACTED] zł, planowana ilość udostępnionych stron – [REDACTED] szt.

Planowane na rjp 2014/2015 łączne koszty świadczenia usług dodatkowych są niższe o 22,6 % od kosztów zaplanowanych na aktualny rjp 2013/2014 i wynoszących [REDACTED] zł.

W wyniku przeprowadzonej kalkulacji Zarządca określił wysokość stawki jednostkowej opłaty dodatkowej dla usługi:

- prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru – planowana stawka jednostkowa 44,39 zł/roboczogodzinę,
- udostępniania regulaminu w formie papierowej – planowana stawka jednostkowa 28,25 zł/szt.,
- udostępniania wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów – planowana stawka jednostkowa 0,98 zł/stronę.

Analizując wysokość planowanych stawek jednostkowych na rjp 2014/2015, w stosunku do obowiązujących na aktualny rjp 2013/2014, stwierdzono spadek planowanych stawek jednostkowych dla usług:

- prowadzenia pociągów wymagających szczególnego nadzoru – o 22,8 %, z 57,50 zł/roboczogodzinę na 44,39 zł/roboczogodzinę,
- udostępniania regulaminu w formie papierowej – o 27,6 %, z 39,00 zł/szt. na 28,25 zł/szt.,
- udostępniania wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów – o 10,9 %, z 1,10 zł/stronę na 0,98 zł/stronę.

Podsumowanie dotyczące zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za usługi dodatkowe

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

Zaplanowane na rjp 2014/2015 stawki jednostkowe opłat dodatkowych wykazują się znacznym spadkiem ich wysokości, od 10,9 % do 22,8 %, w stosunku do analogicznych stawek obowiązujących na rjp 2013/2014.

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

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

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i 7 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Załącznik Nr 1:

Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym korzystającym z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. na rjp 2014/2015



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

**Stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe świadczone przewoźnikom kolejowym
korzystającym z infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A.
na rjp 2014/2015**

Stawki jednostkowe usług dodatkowych

Lp	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa (zł)
1	Prowadzenie pociągów wymagających szczególnego nadzoru	zł/godz.	44,39
2	Udostępnienie "Regulaminu..." w formie papierowej	zł/szt.	28,25
3	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	zł/stronę	0,98