

Warszawa, dnia 12 maja 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.7.2014

PMT Linie Kolejowe sp. z o.o.

ul. Owczary 70d
59-300 Lubin

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 PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. z siedzibą w Lubinie, zwanej dalej „Zarządcą”, z dnia 11 marca 2014 r. Nr PMTLK/1286/2014 w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 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 11 marca 2014 r. Nr PMTLK/1286/2014.
2. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, z dnia 18 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.7.2014.2.MŚ.
3. Pismo Prezesa UTK z dnia 7 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.7.2014.3.MŚ.

Strona 1 z 9

Pismem z dnia 11 marca 2014 r. Nr PMTLK/1286/2014 Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015, obowiązujący od dnia 14 grudnia 2014 r., jednocześnie informując, że przedkładane do zatwierdzenia stawki jednostkowe wyznaczone zostały zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia.

Zarządca nie przedłożył we wniosku projektu stawek jednostkowych opłat dodatkowych, gdyż ze względu na specyfikę zarządzanej infrastruktury nie przewiduje ich świadczenia.

Pismem z dnia 18 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.7.2014.2.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.9110.7.2014.3.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, zgodnie z 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 rozporządzenia, a także zasady przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 9 rozporządzenia.

W myśl § 16 ust. 3 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 i opłat dodatkowych 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 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 podstawowej 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 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 wyroku TS stwierdzono także, że koszty bezpośrednio obejmujące koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu, wymienione § 8 ust. 1 pkt 1 lit. a i b rozporządzenia, związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Podobnie amortyzacja, określona w § 8 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, liczona zgodnie z zasadami rachunkowości nie może być uznana w całości, ale tylko w części, w jakiej jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia, TS stwierdził, że nie mają one żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami. W pkt. 85 uzasadnienia wyroku TS stwierdzono, że przepisy rozporządzenia prowadzą do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

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

W związku z powyższym, Prezesa 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 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 i 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 dołączonymi do niego wykazem zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów oraz oświadczeniem o niestosowaniu współczynników zwiększających stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i zasadami przyznawania ulg w opłacie.

W skład zarządzanej infrastruktury kolejowej wchodzi linie kolejowe o łącznej długości 40,945 km, w tym:

- 1) Linie kolejowe nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia oraz nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny, na których odbywa się wyłącznie ruch towarowy.

Zarządca, na podstawie umowy dzierżawy z POL-MIEDŹ Trans sp. z o.o. z dnia 27 kwietnia 2011 r., zarządza znajdującymi się na terenie KGHM Polska Miedź S.A., dwoma liniami kolejowymi o łącznej długości 4,185 km, w tym: linią nr 971 Lubin Górniczy – Lubin Kopalnia o długości 3,185 km oraz linią nr 972 Pawłowice Małe – Pawłowice Małe Fabryczny o długości 1,00 km.

Linia nr 971 łącząca linię nr 289 z bocznicą POL-MIEDŹ Trans sp. z o.o. jest linią jednotorową, w całości zelektryfikowaną, o dopuszczalnej prędkości maks. 40 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

Linia nr 972 łącząca linię kolejową nr 284 z bocznicą Huty Legnica jest linią jednotorową, o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 20 km/godz. i dopuszczalnym nacisku na oś 196 kN.

Po obu liniach odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych związany z przewozami koncentratów miedzi do hut oraz materiałów związanych z procesem technologicznym wydobycia i przetwarzania rudy miedzi.

Na powyższej infrastrukturze przewoźnicy kolejowi świadczą w większości usługi przewozowe taborem skonstruowanym do przewozu towarów związanych z górnictwem rud miedzi, hutnictwem i energetyką.

- 2) Linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie wraz z budowlami, budynkami i urządzeniami oraz zajętymi pod nie gruntami, na której prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

Na podstawie umowy zawartej w dniu 19 marca 2012 r. w wyniku przeprowadzonego przez Urząd Gminy Miasta Koszalin – właściciela linii kolejowej nr 427, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.), zwaną dalej „PZP”, postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na przygotowanie, zarządzanie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, którą stanowi linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie wraz z budowlami, budynkami i urządzeniami oraz zajętymi pod nie gruntami. Zarządca w ramach rjp 2014/2015 będzie zarządzać odcinkiem o długości 4,83 km (od km 0,285 do km 5,116) wyżej wymienionej linii, po której odbywać się będzie wyłącznie ruch lekkich składów pociągów pasażerskich. Jest to linia jednotorowa, bez możliwości zmiany kierunku jazdy. Maksymalna prędkość pociągów wynosi 60 km/godz., a dopuszczalny nacisk osi na tor dla lokomotyw i wagonów wynosi 196 kN. W skład przedmiotowej infrastruktury kolejowej wchodzi także peron do obsługi podróżnych na przystanku osobowym Mielno Koszalińskie.

- 3) Linia kolejowa nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa i linia kolejowa nr 326 na odcinku Wrocław Zakrzów – Trzebnica, na której prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

W wyniku umowy podpisanej w dniu 9 sierpnia 2012 r., zgodnie z PZP, z Dolnośląską Służbą Dróg i Mostów we Wrocławiu, Zarządca przyjął do wykonania dwa zadania:

- zarządzanie infrastrukturą kolejową, którą stanowi linia kolejowa nr 311 o długości 13,29 km, na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa (od km 29,844 do km 43,138),
- zarządzanie infrastrukturą kolejową, którą stanowi linia kolejowa nr 326 o długości 18,64 km, na odcinku Wrocław Zakrzów – Trzebnica (od km 1,260 do km 19,903).

Linia nr 311 jest linią jednotorową, po której kursują wyłącznie pociągi pasażerskie w ruchu transgranicznym relacji Szklarska Poręba Górna – Korenov (Czechy). Maksymalna prędkość pociągów wynosi 50 km/godz., a dopuszczalny nacisk na oś dla lokomotyw i wagonów wynosi 185 kN. Na odcinku zarządzanym przez Zarządcę znajdują się dwa przystanki osobowe, posiadające jeden tor główny zasadniczy oraz peron do obsługi podróżnych.

Linia nr 326 jest linią jednotorową, dla pociągów pasażerskich bez możliwości zmiany kierunku jazdy. Maksymalna dopuszczalna prędkość pociągów wynosi 70 km/godz., a dopuszczalny nacisk na oś wynosi 180 kN. Na zarządzanym odcinku linii nr 326 znajduje się pięć przystanków osobowych wyposażonych w perony do obsługi podróżnych. Przystanek Trzebnica posiada jeden tor główny zasadniczy oraz peron do obsługi podróżnych.

Zarządca określił kategorię zarządzanych linii kolejowych na podstawie parametrów techniczno – ruchowych oraz analizy średniodobowego natężenia ruchu kolejowego i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe.

Zgodnie z powyższymi parametrami Zarządca zakwalifikował:

- linię nr 972 do kategorii „1” – średniodobowe natężenie ruchu 5 pociągów/dobę oraz dopuszczalna prędkość techniczna $V_{max} \leq 20$ km/godz.;
- linię nr 971 do kategorii „2” – średniodobowe natężenie ruchu 14 pociągów/dobę oraz dopuszczalna prędkość techniczna $V_{max} \leq 40$ km/godz.;
- linie nr 427,311 i 326 do kategorii „3” – średniodobowe natężenie ruchu 10 - 22 pociągi/dobę oraz dopuszczalna prędkość techniczna $V_{max} \leq 70$ km/godz.

W dołączonym do wniosku oświadczeniu Zarządca poinformował, że z projektem stawek jednostkowych opłat na rjp 2014/2015 zapoznał przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych Zarządcy oraz, że do dnia wysłania wniosku do Prezesa UTK przewoźnicy kolejowi nie wnieśli uwag do projektu przedmiotowych stawek.

Zarządca oświadczył we wniosku, że nie planuje kosztów finansowych związanych z obsługą kredytów zaciągniętych na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury kolejowej.

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.

Do opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca planuje doliczanie marży zysku w wysokości 7 %. Przychody uzyskane z marży Zarządca zamierza przeznaczyć na poprawę warunków pracy i wyposażenia posterunków technicznych, które mają bezpośredni wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. 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.

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 łączną pracę eksploatacyjną w wysokości [REDAKTOWANE] pockm, w tym dla ruchu towarowego – [REDAKTOWANE] pockm i dla ruchu pasażerskiego – [REDAKTOWANE] pockm.

Podstawą zaplanowania przez Zarządcę pracy eksploatacyjnej w powyższej wysokości były: analizy rynku, otrzymane od przewoźników dane o planowanych na 2015 rok przewozach oraz wielkości przewozów wynikające z podpisanych umów na zarządzanie liniami 427, 311 i 326.

Zaplanowane, zgodnie z § 8 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia, koszty udostępniania linii kolejowych, stanowiące bazę do określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zawierają koszty bezpośrednie, w tym: koszty utrzymania linii kolejowych i koszty prowadzenia ruchu oraz koszty pośrednie.

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 opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 11 rozporządzenia, dla przejazdów pociągów, dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu.

Zarządca oświadczył we wniosku, że będzie przyznawał ulgi w opłacie podstawowej zgodnie z art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia. Ulgi przyznawane będą dla wszystkich przewoźników kolejowych na jednakowych zasadach.

Oplata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Po liniach kolejowych nr 971 i 972, które dzierżawi Zarządca, odbywa się wyłącznie ruch pociągów towarowych przewoźników świadczących usługi taborem częstokroć skonstruowanym wyłącznie do obsługi wąskiej grupy klientów – górnictwo rud miedzi, hutnictwo, energetyka. Z uwagi na fakt, że Zarządca nie posiada stacji rozrządowych oraz torów za i wyładunkowych, nie świadczy usług związanych z dostępem do urządzeń obsługi pociągów towarowych.

Zarządca, na podstawie umów zawartych z właścicielami linii nr 427, 311 i 326, zarządza infrastrukturą kolejową przeznaczoną do obsługi ruchu pasażerskiego w skład której wchodzi, poza liniami kolejowymi, także perony do obsługi podróżnych.

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 skalkulowane, zgodnie z § 12 rozporządzenia, w oparciu o całkowity koszt utrzymania peronów oraz planowaną ilość usług i średni czas postoju jednego pociągu.

W porównaniu do cennika na rjp 2013/2014, wysokość stawki za dostęp i korzystanie z peronów utrzymana została przez Zarządcę na tym samym poziomie, tj. 0,95 zł/minutę postoju.

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, wykazał zastosowanie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia. Sposób określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, przedstawiony we wniosku, wskazuje na zapewnienie, w myśl § 13 rozporządzenia, pokrycia

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

Niewłaściwe jest też, mając na względzie art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE, zastosowanie przez Zarządcę 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.

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.



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl

Strona 9 z 9

