



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WKL.9110.6.2014

Warszawa, dnia 9 lipca 2014 r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Podmioty na prawach strony:

**Izba Gospodarcza Transportu
Lądowego**

Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa

**Stowarzyszenie Ekspertów
i Menedżerów Transportu
Szynowego**

ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa

**Związek Niezależnych
Przewoźników Kolejowych**

ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa

Fundacja „Pro Kolej”

ul. Jasna 15
00-003 Warszawa

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” oraz art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i ust. 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 § 7 ust. 24 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”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 11 marca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11/14 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej

Strona 1 z 23

infrastruktury kolejowej, na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, obowiązujących od dnia 14 grudnia 2014 r.

- I. odmawiam zatwierdzenia 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 ustawy o transporcie kolejowym, wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, przedłożonych do zatwierdzenia przy piśmie z dnia 11 marca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11/14 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie na rozkład jazdy pociągów 2014/2015,**
- II. zatwierdzam stawki jednostkowe opłat za usługi dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, wymienione w części II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, przedłożone do zatwierdzenia przy piśmie z dnia 11 marca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11/14 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie na rozkład jazdy pociągów 2014/2015.**

UZASADNIENIE

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwane dalej „Zarządcą”, z dnia 11 marca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11/14 o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2014/2015, obowiązujących od dnia 14 grudnia 2014 r., zwany dalej „wnioskiem Zarządcy”.
2. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015, zwany dalej „regulaminem”.
3. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie o stwierdzenie uchybień zobowiązaniom państwa członkowskiego ze skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, sygn. akt C-512/10.
4. Pismo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, z dnia 14 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.2.MŚ.
5. Wniosek Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, zwanej dalej „IGTL”, z dnia 19 marca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014 o dopuszczenie organizacji społecznej do toczącego się postępowania administracyjnego prowadzonego na wniosek Zarządcy.
6. Pismo Prezesa UTK z dnia 26 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.3.MŚ.
7. Pismo Fundacji „Pro Kolej”, zwanej dalej „Pro Kolej”, z dnia 26 marca 2014 r.
8. Pismo Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, zwanego dalej „ZNPk”, z dnia 28 marca 2014 r. Nr Ref. ZNPk 2/3/2014, data wpływu do UTK w dniu 31 marca 2014 r.
9. Pismo Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, zwanego dalej „Stowarzyszeniem”, z dnia 28 marca 2014 r. Nr L.dz. 131/2014.
10. Pismo IGTL z dnia 1 kwietnia 2014 r. Nr IGTL/10/1-85/2014.
11. Pismo IGTL z dnia 1 kwietnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014.

12. Pismo Prezesa UTK z dnia 4 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.6.MŚ.
13. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 kwietnia 2014 r. Nr.DRRK-WKL.9110.6.2014.7.MŚ.
14. Pismo ZNPK z dnia 28 marca 2014 r., data wpływu do UTK w dniu 15 kwietnia 2014 r.
15. Pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o., zwanej dalej „Kolejami Mazowieckimi”, z dnia 16 kwietnia 2014 r. Nr MKP-636-77-2014-1.
16. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 17 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.4.MŚ dopuszczające IGTL, jako podmiot na prawach strony, do udziału w postępowaniu prowadzonym na wniosek Zarządcy.
17. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 22 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.5.AG ograniczające IGTL, prawo wglądu do części materiału dowodowego przedłożonego we wniosku Zarządcy – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.
18. Pismo Fundacji „Pro Kolej” z dnia 22 kwietnia 2014 r.
19. Pismo Wicemarszałka Województwa Małopolskiego z dnia 18 kwietnia 2014 r. Nr TK-I.8060.42.2014 w sprawie projektu cennika.
20. Pismo Zarządcy z dnia 28 kwietnia 2014 r. Nr IUS3s-80-14/14.
21. Wniosek IGTL z dnia 30 kwietnia 2014 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy.
22. Pismo Przewozów Regionalnych sp. z o.o., zwanych dalej „Przewozy Regionalne”, z dnia 6 maja 2014 r. Nr PBO2-6360-11-/14.
23. Pismo Prezesa UTK z dnia 8 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.10.AG.
24. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 9 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.8.MŚ dopuszczające Stowarzyszenie, jako podmiot na prawach strony, do udziału w postępowaniu prowadzonym na wniosek Zarządcy.
25. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 12 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.9.MŚ ograniczające Stowarzyszeniu, prawo wglądu do części materiału dowodowego przedłożonego we wniosku Zarządcy – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.
26. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.13.MŚ.
27. Pismo Intercity S.A., zwanego dalej „Intercity”, z dnia 7 maja 2014 r. Nr BSS3-070-13/2014.
28. Pismo Kolei Wielkopolskich sp. z o.o., zwanych dalej „Koleje Wielkopolskie”, z dnia 9 maja 2014 r. Nr WDE-0-EK-045-2014.
29. Pismo Prezesa UTK z dnia 15 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.14.MŚ.
30. Pismo IGTL z dnia 13 maja 2014 r. wraz z pełnomocnictwem ogólnym.
31. Pismo IGTL z dnia 20 maja 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014.
32. Pismo Zarządcy z dnia 22 maja 2014 r. Nr IUS3s-3610-11.4/14 wraz z załączoną korespondencją e-mail z dnia 22 maja 2014 r. – objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.
33. Pismo Prezesa UTK z dnia 23 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.076.2.2014.6.MŚ.
34. Pismo Prezesa UTK z dnia 26 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.18.MŚ.
35. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 28 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.15.AG utrzymujące w mocy postanowienie z dnia 22 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.5.AG dla IGTL.

36. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 29 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.11.MŚ dopuszczające ZNPK, jako podmiot na prawach strony, do udziału w postępowaniu prowadzonym na wniosek Zarządcy.
37. Pismo Zarządcy z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11.8/14.
38. Pismo Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr DTK-1w-500-001.4/14.
39. Pismo Zarządcy z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.4.1/2014 objęte w części tajemnicą przedsiębiorstwa.
40. Pismo Prezesa UTK z dnia 5 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.19.MŚ.
41. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.12.MŚ ograniczające ZNPK, prawo wglądu do części materiału dowodowego przedłożonego we wniosku Zarządcy – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.
42. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.16.AG ograniczające IGTL prawo wglądu do dwóch pism.
43. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.17.AG ograniczające Stowarzyszeniu prawo wglądu do dwóch pism.
44. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.20.AG ograniczające ZNPK prawo wglądu do dwóch pism.
45. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 11 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.23.MŚ dopuszczające „Pro Kolej”, jako podmiot na prawach strony, do udziału w postępowaniu prowadzonym na wniosek Zarządcy.
46. Pismo Zarządcy z dnia 12 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.6/2014.
47. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 13 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.25.MŚ ograniczające „Pro Kolej”, prawo wglądu do części materiału dowodowego przedłożonego we wniosku Zarządcy oraz przy dwóch pismach Zarządcy – w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa.
48. Notatka z przeglądania akt postępowania przez ZNPK z dnia 13 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.26.MŚ wraz z pełnomocnictwem ogólnym.
49. Notatka z przeglądania akt postępowania przez IGTL z dnia 16 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.27.MŚ wraz z pełnomocnictwem do przeglądania akt.
50. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.28.MŚ.
51. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.29.MŚ.
52. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.30.MŚ.
53. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.31.MŚ.
54. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.32.MŚ.
55. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.33.MŚ.
56. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.34.MŚ.
57. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.35.MŚ.
58. Pismo Prezesa UTK z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.36.MŚ.
59. Pismo IGTL z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr IGTL/6/1/1-85/2014.

60. Pismo Prezesa UTK z dnia 13 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.076.2.2014.8.MŚ.
61. Pismo Zarządcy z dnia 23 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.4.2/2014.
62. Postanowienie Prezesa UTK z dnia 1 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL. 9110.6.2014. 38.AG uchylające w części i utrzymujące w części w mocy postanowienie z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL. 9110.6.2014.16.AG dla IGTL.
63. Pismo Zarządcy z dnia 11 marca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.1/2014. objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.
64. Pismo Zarządcy z dnia 11 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.2/2014.
65. Pismo Zarządcy z dnia 29 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.3/2014.
66. Pismo Prezesa UTK z dnia 1 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.39.MŚ.
67. Notatka z przeglądania akt postępowania przez IGTL z dnia 2 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.41.MŚ.
68. Notatka z przeglądania akt postępowania przez Zarządcę z dnia 3 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.42.MŚ wraz z pełnomocnictwem ogólnym.
69. Pismo IGTL z dnia 2 lipca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2/2014.
70. Pismo IGTL z dnia 2 lipca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/3/2014.
71. Notatka z przeglądania akt postępowania przez IGTL z dnia 3 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.43.MŚ.
72. Informacja ZNPK e-mail z dnia 4 lipca 2014 r.
73. Informacja „Pro Kolej” e-mail z dnia 4 lipca 2014 r.
74. Pismo Stowarzyszenia z dnia 4 lipca 2014 r. Nr. L.dz. 157/2014.

Wnioskiem z dnia 11 marca 2014 r., Nr IUS3s-3610-11/14 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 dnia 14 grudnia 2014 r.

Pismem z dnia 14 marca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.2.MŚ, Prezes UTK, 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, zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2014/2015.

O dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym, wszczętym na wniosek Zarządcy, wystąpili: IGTL – pismem z dnia 19 marca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014, uzupełnionym pismem 1 kwietnia 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014, Stowarzyszenie – pismem z dnia 28 marca 2014 r. L.dz. 131/2014, ZNPK – pismem z dnia 28 marca 2014 r. Nr Ref. ZNPK 2/3/2014, uzupełnionym pismem z dnia 28 marca 2014 r. Nr Ref. ZNPK 2/3/2014 (wpływ do UTK w dniu 15 kwietnia 2014 r.), „Pro Kolej” – pismem z dnia 22 kwietnia 2014 r.

Wnioski IGTL, Stowarzyszenia, ZNPK oraz „Pro Kolej” o dopuszczenie do udziału w postępowaniu zostały uzasadnione ścisłym związkiem celów statutowych organizacji z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Zarządcy oraz kształtowaniem

zasad dobrego obyczaju w obrocie gospodarczym i uczciwej konkurencji. Wśród celów statutowych Wnioskodawców znalazły się m.in. dążenie do równoprawnego traktowania transportu szynowego w stosunku do innych gałęzi transportu, szczególnie w relacji do transportu drogowego w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu, a także podejmowanie działań i inicjatyw dla rozwoju rynków w obszarze transportu szynowego oraz reprezentacji podmiotów prowadzących działalność na rynku transportu kolejowego wobec organów administracji państwowej i samorządowej. Prezes UTK wskazał, że została spełniona przesłanka interesu społecznego, o której mowa w art. 31 § 2 kpa. Interes społeczny związany jest z właściwym określeniem stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej, a ich zatwierdzenie wpływa bezpośrednio na kondycję finansową przewoźników kolejowych oraz ceny oferowanych przez nich usług, a tym samym na konkurencyjność przewozów kolejowych wobec innych rodzajów transportu. W interesie społecznym leży zatem zaangażowanie podmiotów powołanych do ochrony i reprezentacji przedsiębiorstw korzystających z infrastruktury kolejowej, jako mających największą wiedzę i doświadczenie w przedmiotowej dziedzinie.

Po rozpatrzeniu czterech powyżej wymienionych wniosków Prezes UTK uznając, że wobec spełnienia ustawowych przesłanek z art. 31 § 2 kpa, udział Wnioskodawców w toczącym się postępowaniu administracyjnym wszczętym na podstawie wniosku Zarządcy jest zasadny, wydał postanowienia dopuszczające na prawach strony do udziału w toczącym się postępowaniu administracyjnym dla: IGTL – w dniu 17 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.4.MŚ, Stowarzyszenia – z dnia 9 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.8.MŚ, ZNPK – z dnia 29 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.11.MŚ, „Pro Kolej” – z dnia 11 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.23.MŚ.

Jednocześnie w ocenie Prezesa UTK, informacje zawarte we wniosku Zarządcy zastrzeżone do publikowania spełniają wszystkie przesłanki niezbędne do uznania ich za istotną tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica przedsiębiorstwa jest chroniona przepisami ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Definicję legalną tajemnicy przedsiębiorstwa zawiera przepis art. 11 ust. 4 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.), zwanej dalej „uznk”, zgodnie z którym tajemnicą przedsiębiorstwa są nieujawnione do wiadomości publicznej informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. A zatem dane informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa, jeżeli spełnione zostały łącznie trzy przesłanki:

- a) są to informacje o charakterze technicznym, technologicznym, organizacyjnym przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą,
- b) są to informacje poufne, tzn. nie zostały ujawnione do wiadomości publicznej,
- c) przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania poufności takich informacji.

W orzecznictwie sądowym wskazuje się, że tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 uznk stanowią w szczególności *„dane obrazujące wielkość produkcji i sprzedaży, a także źródła zaopatrzenia i zbytu. Przedsiębiorstwo załączające do akt sprawy materiały zawierające informacje stanowiące jego istotne tajemnice może żądać, stosownie do art. 21a ust. 1 ustawy z dnia 24 lutego 1990 r. o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, aby materiały te nie zostały udostępnione osobom trzecim, a w szczególności konkurentom”* (por. postanowienie Sądu Antymonopolowego z dnia 30 października 1996 r., sygn. akt XVII Amz 3/96).

Z kolei w doktrynie do informacji mogących mieć taki charakter zalicza się „wiadomości dotyczące sposobów produkcji, planów technicznych, metod kontroli jakości, wzorów użytkowych i zdobniczych, wynalazków nadających się do opatentowania, jak też informacje związane z działalnością marketingową, z pozyskiwaniem surowców, organizowaniem rynków zbytu czy informacje odnoszące się do struktury organizacyjnej, zasad finansowania działalności, wysokości wynagrodzeń pracowników. Do tajemnic przedsiębiorstwa zalicza się również tzw. poufne know-how, w tym zarówno tzw. know-how produkcyjne, jak i know-how handlowe.” (M. Uliasz, Przepięstwo naruszenia tajemnicy przedsiębiorstwa, Monitor Prawniczy Nr 22/2001).

Zasadność stanowiska Prezesa UTK w zakresie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego została potwierdzona postanowieniem Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 3 stycznia 2012 r. sygn. akt XVII Amz 17/11w sprawie zażalenia „Fundacji Pasażerów Synergia” na postanowienie Prezesa UTK z dnia 30 marca 2011 r. nr TRM4-9110-05/BG/11 o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego oraz wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 listopada 2013 r. sygn. akt. VII SA/Wa 1401/13 w sprawie skargi ZNPK na postanowienie Prezesa UTK z dnia 28 marca 2013 r. Nr DRRK-WR-910-8/AnK/2013 w przedmiocie ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK wydał dla podmiotów dopuszczonych na prawach strony do postępowania, postanowienia o ograniczeniu prawa wglądu do części materiału dowodowego przedłożonego we wniosku Zarządcy: dla IGTL – z dnia 22 kwietnia 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.5.AG, dla Stowarzyszenia – z dnia 12 maja 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.9.MŚ, dla ZNPK – z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.12.MŚ oraz dla „Pro Kolej” – z dnia 13 czerwca 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.25.MŚ.

Jednocześnie w ocenie Prezesa UTK, informacje zawarte w pismach Zarządcy z dnia 22 maja 2014 r. Nr IUS3s-3610-11.4/14, opatrzone klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa oraz z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.4.1/2014, spełniają przesłanki niezbędne do uznania ich za tajemnicę przedsiębiorstwa, gdyż:

- są one ściśle związane z prowadzoną przez Zarządcę działalnością gospodarczą i mają dla niej niewątpliwą wartość gospodarczą,
- nie zostały ujawnione do wiadomości publicznej, są nieznane ogółowi oraz nie można dowiedzieć się o nich drogą „zwykłą i dozwoloną” a Zarządca podejmował i podejmuje działania mające na celu zachowanie poufności tych informacji,
- podjęto w stosunku do nich niezbędne działania w celu zachowania ich poufności poprzez stworzenie sytuacji, w której chronione informacje nie mogą dotrzeć do wiadomości osób trzecich w normalnym toku zdarzeń, bez żadnych specjalnych starań z ich strony.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK wydał w dniu 6 czerwca 2014 r. postanowienia ograniczające Wnioskodawcom prawo wglądu do materiału dowodowego przedłożonego przez Zarządcę w przedmiotowych pismach w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa, dla IGTL – Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.16.AG, dla Stowarzyszenia – Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.17.AG oraz dla ZNPK – Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.20.AG.

IGTL przedłożyła pismem z dnia 30 kwietnia 2014 r. wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy (wpływ do UTK w dniu 5 maja 2014 r.). Po rozpatrzeniu wniosku IGTL z dnia 30 kwietnia 2014 r., w wyniku ponownej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego i analizy zastosowanych w sprawie przepisów prawa oraz zarzutów zawartych we wniosku

Strona 7 z 23

o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK uznał, że w postępowaniu wywołanym powyższym wnioskiem należało orzec w sposób tożsamy jak w I instancji. Dlatego też, na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 kpa, Prezes UTK, postanowieniem z dnia 28 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.15.AG, utrzymał w całości w mocy zaskarżone postanowienie z dnia 22 kwietnia 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.5.AG.

Pismami z dnia 8 kwietnia 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.7.MŚ oraz z dnia 13 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.13.MŚ Prezes UTK zawiadomił Strony o terminie załatwienia sprawy.

Pismem z dnia 15 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.14.MŚ Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku o informacje dotyczące wykonanej pracy eksploatacyjnej w 2013 r. Za pośrednictwem poczty elektronicznej w dniu 22 maja 2014 r. oraz potwierdzonej pismem z dnia 22 maja 2014 r. Nr IUS3s-3610-11.4/14. Zarządca przekazał informacje do przedłożenia których był wzywany.

Pismem z dnia 23 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.076.2.2014.6.MŚ Prezes UTK wezwał Zarządcę do przekazania wersji jawnych „Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. – Ir-101”, zwanej dalej „Instrukcją”, „Raportu niezależnego biegłego rewidenta z wykonania usługi poświadczającej”, zwanego dalej „Raportem biegłego rewidenta” oraz „Opinii prawnej dotyczącej oceny zgodności instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. nr IR-101 z wyrokiem TSUE w sprawie C-512/10 oraz dyrektywami Unii Europejskiej”, zwanej dalej „Opinią prawną” oraz wersji pełnej i jawnej umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r. Zarządca przedstawił stanowisko w powyższej sprawie w piśmie z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.4.1/2014 oraz przekazał wersję jawną Instrukcji.

Pismem z dnia 26 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.18.MŚ Prezes UTK wezwał Zarządcę do wyjaśnienia informacji zawartej w Załączniku 2 do złożonego projektu stawek jednostkowych. Zarządca w piśmie z dnia 3 czerwca 2014 r. Nr IUS3s-3610-11.8/14 złożył stosowne wyjaśnienie.

W dniu 3 czerwca 2014 r. przy piśmie Nr DTK-1w-500-001.4/14 Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w odpowiedzi na pismo Zarządcy, w związku z pismem Prezesa UTK z dnia 23 maja 2014 r. Nr DRRK-WKL.076.2.2014.6.MŚ, przekazało stanowisko dotyczące jawności informacji zawartych w umowie zawartej pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju a Zarządcą o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r.

Zarządca w dniu 12 czerwca 2014 r. pismem Nr IKO2-0350-12.6/2014 przekazał kopię umowy zawartej z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r. wraz z informacją o jej jawności.

W dniu 13 czerwca 2014 r. Prezes UTK pismem Nr DRRK-WKL.076.2.2014.8.MŚ wezwał Zarządcę do udzielenia jednoznacznej informacji, czy Raport biegłego rewidenta, przekazany przy piśmie z dnia 11 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.2/2014 oraz Opinia prawna, przekazana przy piśmie z dnia 29 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.3/2014, nie zawierają informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, w rozumieniu art. 11 ust. 4 uznk.

W dniu 13 czerwca 2014 r. ZNPK skorzystał z przysługującego mu prawa. Upoważniona osoba przez Pełnomocnika ZNPK, na podstawie udzielonego pełnomocnictwa, dokonała wglądu do akt postępowania i wykonała fotokopie udostępnionych dokumentów, z czego sporządzono notatkę służbową Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.26.MŚ.

W dniu 16 czerwca 2014 r. IGTL skorzystał z przysługującego mu prawa i upoważniona osoba dokonała wglądu do akt postępowania i wykonała fotokopie udostępnionych dokumentów, z czego sporządzono notatkę służbową Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.27.MŚ.

Pismem z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr IGTL/6/1/1-85/2014 IGTL złożył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozstrzygniętej postanowieniem Prezesa UTK z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.16.AG.

W wyniku ponownej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego i analizy zastosowanych w sprawie przepisów prawa oraz zarzutów zawartych we wniosku IGTL o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK, na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 kpa, postanowieniem z dnia 1 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.38.AG, uchylił w części dotyczącej informacji niestanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa i utrzymał w mocy w części dotyczącej informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zaskarżone postanowienie z dnia 6 czerwca 2014 r. Nr DRRL-WKL.9110.6.2014.16.AG.

Pismem z dnia 23 czerwca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.4.2/2014 Zarządca przedstawił stanowisko dotyczące jawności Raportu biegłego rewidenta i Opinii prawnej.

Do niniejszego postępowania włączone zostały pisma Zarządcy: z dnia 11 marca 2014 r. Nr IKO2-0350-12.2/2014 dotyczące Instrukcji, z dnia 11 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.2/2014 dotyczące Raportu biegłego rewidenta oraz z dnia 29 kwietnia 2014 r. Nr IKO2-0350-12.3/2014 dotyczące Opinii prawnej.

Należy przy tym zaznaczyć, że do wniosku Zarządcy zostały przedłożone stanowiska wyrażające opinie i oczekiwania wobec Zarządcy odnośnie sposobu kalkulacji stawek, przyjętych założeń do kalkulacji i ich wpływu na rzeczywistą sytuację finansową przewoźników kolejowych przez następujące podmioty rynku kolejowego: IGTL – pismem z dnia 1 kwietnia 2014 r. Nr IGTL/10/1-85/2014 i pismem z dnia 20 maja 2014 r. Nr IGTL/6/1/1-85/2014, „Pro Kolej” – pismem z dnia 26 marca 2014 r., ZNPK – pismem z dnia 28 marca 2014 r. NR REF.ZNPK 2/3/2014, Stowarzyszenie – przy wniosku z dnia 28 marca 2014 r. Nr L.dz. 131/2014, Koleje Mazowieckie – pismem z dnia 16 kwietnia 2014 r. Nr MKP-636-77-2014-1, Wicemarszałek Województwa Małopolskiego – w piśmie z dnia 18 kwietnia 2014 r., Przewozy Regionalne – pismem z dnia 6 maja 2014 r. Nr PBO2-6360-11/14, Intercity – pismem z dnia 7 maja 2014 r. Nr BSS3-070-13/2014, Koleje Wielkopolskie – pismem z dnia 9 maja 2014 r. Nr WDE-0-EK-045-2014.

Pismami z dnia 17 czerwca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.28.MŚ, .29.MŚ, .30.MŚ, .31.MŚ, .32.MŚ, .33.MŚ, .34.MŚ, .35.MŚ, .36.MŚ Prezes UTK odpowiedział na stanowiska przedłożone przez IGTL, Intercity, Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie, Wicemarszałka Województwa Małopolskiego, „Pro Kolej”, Przewozy Regionalne, Stowarzyszenie i ZNPK, w związku z prowadzonym postępowaniem na wniosek Zarządcy.

Pismem z dnia 1 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.39.MŚ Prezes UTK poinformował Strony o przysługującym im prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 kpa, do składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzania się, co do materiałów zebranych w sprawie a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w nieprzekraczalnym terminie 3 dni od daty dostarczenia pisma.

W odpowiedzi na powyższe, w dniu 3 lipca 2014 r. wglądu do akt postępowania dokonał pełnomocnik Zarządcy, natomiast pełnomocnik IGTL dokonał wglądu do akt postępowania prowadzonego na wniosek Zarządcy, przedłożył pisma z dnia 2 lipca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2/14 i Nr IGTL/6/1-85/3/14, do których odniesienie znalazło wyraz w spełnieniu żądania skopiowania wersji jawnej Instrukcji, potwierdzonym przez Pełnomocnika w Notatce z dnia 3 lipca 2014 r. oraz w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Odnosząc się do oczekiwań IGTL, przedłożonych w pismach z dnia 20 maja 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014 i z dnia 2 lipca 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/3/14, dotyczących zadań, które powinny być podjęte przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania, uznaje się, że nie znajdują uzasadnienia prawnego, zarówno w przepisach kpa, jak i ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MIR, w zakresie zagadnień wymienionych w przedmiotowych pismach, o których mowa poniżej:

1. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK przedstawienia informacji dotyczącej zgodności z wyrokiem TSUE przyjętych do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.
2. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK wyjaśnienia zmian wielkości pozycji kosztów utrzymania i prowadzenia ruchu uznanych za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami ujętych w pkt. 2.1 zasad kalkulacji oraz w założeniach na rok 2014, uwzględniając spadek 1,9 % w planowanej pracy eksploatacyjnej na 2015 rok w porównaniu do 2014 roku, dla zużycia energii dla pozycji kosztów: zużycia energii, Zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, Kolejowego ratownictwa technicznego, Rozjazdów w torach głównych – remonty bieżące i awaryjne, Mosty i wiadukty – remonty bieżące i awaryjne, Budynki związane z ruchem kolejowym – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, Urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, Tory główne dodatkowe – remonty bieżące i awaryjne, Tory główne dodatkowe – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, Budynki związane z ruchem kolejowym – remonty bieżące i awaryjne, Tory główne zasadnicze – remonty główne, Rozjazdy w torach głównych – remonty główne, Sieć trakcyjna – remonty bieżące i awaryjne, Sieć trakcyjna – eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, Prowadzenie ruchu pociągów, Personel i wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
3. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK przedstawienia wyjaśnień w zakresie rodzaju kosztów ujętych w pozycji Maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych oraz pozycji kosztów Prowadzenie ruchu pociągów,
4. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK wskazania przyczyn zmian planowanych kosztów bezpośrednio związanych z obsługą pociągów planowanych na rok 2015 w następującym zakresie: Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, Dostępu do terminali towarowych, Dostępu i korzystania z torów i urządzeń do formowania składów pociągów, Korzystania z torów do czynności ładunkowych,
5. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK wskazania zmian w metodologii kalkulacji lub agregacji, stosowaniu włączeń kosztów przy kalkulacji stawek według projektu na 2014 rok oraz projektu na 2015 rok,
6. nakazanie Zarządcy przez Prezesa UTK bardziej szczegółowego opisu założeń oraz metodologii kalkulacji stawek, w tym między innymi dotyczącego korekt kosztowych związanych z planowanymi zmianami działalności operacyjnej, wykorzystanych danych do planowania wskaźników wzrostu cen materiałów, energii, usług obcych oraz wynagrodzeń w odniesieniu do 2013 roku, czy sposobu alokacji

kosztów do kategorii linii kolejowych, tj. kosztów uznanych za zależne od prędkości i masy pociągu, niezależnych od prędkości i masy pociągu, zależnych od prędkości i niezależnych od masy, zależnych od masy i niezależnych od prędkości.

Nawiązując do pisma Prezesa UTK z 1 lipca 2014 r. Nr DRRK-WKL.9110.6.2014.39.MŚ ZNPK, Stowarzyszenie i „Pro Kolej” zrezygnowały ze swojego prawa wglądu do akt, składania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiadania się, co do materiałów zebranych w sprawie przekazując w wyznaczonym terminie, za pośrednictwem poczty elektronicznej, stosowne informacje.

Stowarzyszenie, pismem z dnia 4 lipca 2014 r. Nr L.dz. 157/2014, złożyło uwagi dotyczące przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika. Odnosząc się do uwag przedstawionych w przedmiotowym piśmie należy stwierdzić, że podobnie jak wcześniej przekazane stanowiska, ujęte w materiale dowodowym niniejszego postępowania, odnosiły się do stanu faktycznego sprawy i jego zgodności z przepisami wówczas obowiązującymi.

W dniu 16 czerwca 2014 r. opublikowane zostało w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, poz. 788, rozporządzenie MIR, które w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32). Rozporządzenie weszło w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, tj. w dniu 24 czerwca 2014 r. Tym samym, utraciło moc dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), zwane dalej „rozporządzeniem MI”.

Mając na uwadze powyższe, wskazać należy, iż organ zobowiązany jest do rozstrzygnięcia sprawy na podstawie stanu faktycznego i prawnego obowiązującego w dniu wydania decyzji, a więc uwzględniając przepisy rozporządzenia MIR.

Wymienione wyżej materiały dowodowe zgromadzone na okoliczność postępowania na wniosek Zarządcy, prowadzonego na podstawie m.in. rozporządzenia MI, odnoszą się do określania przez Zarządcę wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w myśl stanu prawnego wynikającego m.in. z rozporządzenia MI, którego moc została zniesiona rozporządzeniem MIR w trakcie prowadzenia niniejszego postępowania.

W związku z powyższym zarzuty zawarte w piśmie IGTL z dnia 20 maja 2014 r. Nr IGTL/6/1-85/2014 są niezasadne.

W toku postępowania administracyjnego Prezes UTK zważył, co następuje:

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 przyznanых 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.

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

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).

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej 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.

Zarządca, na podstawie art. 33 ust. 4a może zastosować opłatę minimalną, którą należy stosować na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej, związaną z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

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

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, ustalana jest jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i 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 jej poszczególnych odcinków.

W myśl § 2 pkt 3 rozporządzenia MIR, pociągokilometr jest to miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

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.

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

- 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.

Planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się w myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, na podstawie wysokości kosztów, 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, 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.

Zgodnie z § 7 ust. 10 rozporządzenia MIR, składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym;
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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/pociągokilometr, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

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 ustawy o transporcie kolejowym, obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

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.

Oplaty 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.

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

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

W myśl art. 33 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, 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, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1 projekt stawek jednostkowych opłat wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2 projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym;

3 projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

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

Kierując się wyżej wymienionymi przesłankami, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę we wniosku projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 wraz z dołączonym do niego wykazem linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów, zasadami zwiększania stawek wraz ze współczynnikami zwiększającymi stawki, odpowiadającymi wskaźnikom wzrostu kosztów i przyznawania ulg w opłacie oraz wykazem stacji i przystanków z przyporządkowaniem stawek.

Zarządca oświadczył we wniosku, że przedłożone do zatwierdzenia Prezesowi UTK stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych są określone na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia MI z uwzględnieniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu z dnia 30 maja 2013 r. sygn. akt C-512/10 – co świadczy o nieuwzględnieniu rozporządzenia MIR.

Należy przy tym zauważyć, że złożony w terminie określonym w § 9 rozporządzenia MIR, wniosek Zarządcy zawiera jeden projekt stawek jednostkowych łącznie dla opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2014/2015 wraz z kalkulacją ich wysokości – co stoi w sprzeczności z przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR.

Zgodnie bowiem z przywołanym przepisem, Zarządca powinien przedłożyć projekty stawek jednostkowych, o których mowa w ust. 23 rozporządzenia MIR, wraz z kalkulacją ich wysokości:

- 1 projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa § 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 ustawy o transporcie kolejowym;
- 3 projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6 rozporządzenia MIR.

Zarządca opublikował w regulaminie „Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r.”, zwane dalej „Zasadami kalkulacji stawek jednostkowych”.

Zarządca poinformował we wniosku, że planowana baza kosztów na 2015 r., została wyznaczona z wykorzystaniem:

- 1) wykonania kosztów 2013 r., dla którego, z uwagi na termin przygotowania kalkulacji stawek dostępu nie zostało wykonane badanie przez biegłego rewidenta,
- 2) wskaźników wzrostu cen materiałów, energii, usług obcych oraz wynagrodzeń, jak również informacji mających wpływ na wysokość kosztów w kalkulacji stawek dostępu,
- 3) analizy udziału kosztów bezpośrednich w puli kosztów wyznaczonych w wyniku zastosowania powyższych założeń (1-2).

Odnosząc się do pkt 1) – z wykonania kosztów w 2013 r. wyłączone zostały następujące koszty:

- koszty funkcjonowania Straży Ochrony Kolei,
- amortyzacji,
- pionu inwestycyjnego oraz wynagrodzenia i pochodne pracowników, którzy zajmują się działalnością inwestycyjną,
- administracyjne,
- nie stanowiące kosztów uzyskania przychodów, w tym m.in. koszty PFRON, rezerwy na świadczenia pracownicze,
- grupy 45 – pozostałe koszty rodzajowe, 46 – podatki i opłaty, 47 – rozliczenia wewnętrzne,
- wytworzenia produktów na własne potrzeby, w tym m.in. koszty linii niewykorzystywanych w działalności gospodarczej oraz pozostałych nieczynnych mocy wytwórczych,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy,
- sprzedaży innych usług na zewnątrz, w tym usług dodatkowych,
- narzuty kosztów administracyjnych i zarządu na pozostałe działalności,
- usuwanie skutków wypadków kolejowych,
- zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- wynagrodzeń i pochodnych związanych z porozumieniem w sprawie programu dobrowolnych odejść,
- linii w tranzycie uprzywilejowanym.

Odnosząc się do pkt 2) – planowana baza kosztów uwzględnia przewidywane zmiany społeczno-gospodarcze w kraju:

- wskaźniki inflacji wynikające z „Wytycznych Ministra Finansów dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” wpływające na wzrost cen materiałów, energii, usług,
- wskaźnik wzrostu wynagrodzeń i pochodnych, który jest kalkulowany indywidualnie i uwzględnia prognozowany przeciętny poziom płac, a także założenia polityki kadrowej Spółki.

Odnosząc się do pkt 3) – koszty bezpośrednie, stanowiące podstawę kalkulacji jednostkowych stawek za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały obliczone na podstawie wskaźników udziału kosztów bezpośrednich, wyznaczonych dla wyodrębnionych, jednorodnych kategorii kosztów. W szczególności koszty bezpośrednie obejmują koszty utrzymania i koszty prowadzenia ruchu pociągów w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Zarządca poinformował na str. 1 wniosku, że kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej uwzględnia jedynie te koszty, które mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co koresponduje z przepisem

art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącym, 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.

I. Odmowa zatwierdzenia 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 ustawy o transporcie kolejowym, wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określony w części I ust. 1 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca określił opłatę za minimalny dostęp (pkt 1) i zgodnie z § 7 ust. 1 rozporządzenia MIR, ustalił ją jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i 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 jej poszczególnych odcinków.

Mając na uwadze przepis § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR, Zarządca skalkulował stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w oparciu o kategorię linii kolejowej i masę pociągu, nie uwzględniając przy tym składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR ze względu na niewykonanie badania rynku o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR – co jest zgodne z przesłankami wynikającymi z § 7 ust. 2 rozporządzenia MIR.

Z treści Załącznika do wniosku Zarządcy (str. 24) wynika dalej, że stawki jednostkowe za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały określone dla pociągów pasażerskich i towarowych rozdzielnie dla odcinków linii kolejowych, na których są lub nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej zostały zestawione w tablicach, w których poszczególne wiersze dotyczą masy brutto pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych. Zestawienie w tablicach stawek jednostkowych opłat określonych z podziałem na pociągi pasażerskie i towarowe, w myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz na odcinki z dostępnością sieci trakcyjnej jest zgodne z przepisem § 7 ust. 17 rozporządzenia MIR, stanowiącego, że stawki jednostkowe określa się według rodzaju wykonywanych przewozów i zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych. W związku z niewykonaniem badania rynku, o którym mowa w § 7 ust. 11 rozporządzenia MIR, Zarządca nie uwzględnił w ujęciu tabelarycznym rodzajów przewozów, o których mowa w § 7 ust. 3 rozporządzenia MIR.

Kierując się przesłanką określoną w § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR, w myśl której planowana wysokość kosztów, 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 oraz informacją zawartą w piśmie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 4 marca 2014 r. Nr DTK-1w-500-013/14, Zarządca nie pomniejszył w planowanej bazie kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015 środków publicznych, zmniejszających wysokość opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, o czym traktuje przepis § 7 ust. 9 rozporządzenia MIR.

Zgodnie z informacją Zarządcy zamieszczoną na str. 4 Załącznika do wniosku, z bazy kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2014/2015

zostały wyłączone koszty, wymienione w § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR, które nie są kosztami bezpośrednio związanymi z wykonywaniem przewozów pociągami i które nie mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. W szczególności wyłączył koszty administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, koszty finansowe i pośrednie.

Wobec powyższego stwierdza się, że Zarządca, wyłączając z bazy kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 wyżej wymienione koszty, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami – spełnił przesłankę § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR.

Z informacji zamieszczonej na str. 3 i 4 Załącznika do wniosku oraz Instrukcji wynika także, że planowana baza kosztów na 2015 r. stanowiąca podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, o której mowa w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, obejmuje koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Dalej wskazano, że w planowanej bazie kosztów nie zostały uwzględnione w całości koszty amortyzacji z uwagi na fakt, że na moment sporządzania planu kosztów do kalkulacji stawek dostępu Zarządca nie dysponował narzędziami, które pozwalałyby na rejestrację i zaplanowanie kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu kolejowego. W przypadku wdrożenia odpowiedniego narzędzia informatycznego, dzięki któremu będzie istniała możliwość określenia kosztów amortyzacji według rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej, wynikającego z ruchu pociągów, Zarządca planuje ujmowanie kosztów amortyzacji w uzasadnionej części w kalkulacjach na kolejne rozkłady jazdy.

Jednocześnie należy zauważyć, że przyjęcie przez Zarządcę Zasad kalkulacji stawek jednostkowych, według których do ustalenia bazy kosztowej wykorzystane zostały, oprócz planowanego wskaźnika inflacji, inne wskaźniki (wskaźniki wzrostu cen materiałów, energii, usług obcych oraz wynagrodzeń, jak również informacje mające wpływ na wysokość kosztów w kalkulacji stawek dostępu) – świadczy o niezastosowaniu się do obowiązku nałożonego przepisem § 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia MIR, pozwalającemu przy planowaniu wysokości kosztów minimalnego dostępu uwzględnić jedynie planowane wskaźniki inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

W konsekwencji uwzględnienia dodatkowych wskaźników mających wpływ na wysokość kosztów – uznaje się, że Zarządca nie wywiązał się z obowiązku określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym i § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, traktującego, że do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej przyjmuje się tylko koszty bezpośrednio ponoszone w związku z wykonywaniem przewozów pociągami.

Przepis § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR stanowi, że planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów, 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.

Z treści wniosku Zarządcy wynika również, że w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy planowaniu wysokości przyjmowanych kosztów, Zarządca nie uwzględnił współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR, ustalanego

jako iloraz dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki i liczby dni w ostatnim zakończonym roku. Biorąc pod uwagę powyższe Prezes UTK stwierdzi, iż powyższe stanowi naruszenie § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR.

Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmujących usługi określone w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

W ramach opłaty podstawowej, w myśl art. 33 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca określił opłatę za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 2).

Zgodnie z art. 33 ust. 4c ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca obliczył opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług, określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym.

Przepisem § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR Zarządca zobligowany jest do przyjęcia do kalkulacji stawek jednostkowych za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uzasadnionej części kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Weryfikacja wniosku Zarządcy w zakresie wyżej wymienionej kalkulacji stawek jednostkowych wskazuje jednak, że przyjęcie Zasad kalkulacji stawek jednostkowych, podobnie jak w przypadku usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej – nie potwierdza spełnienia obowiązków nałożonych na Zarządcę mocą art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, jak poniżej.

Zgodnie z oświadczeniem i wskazaniem we wniosku, Zarządca uwzględnił w bazie kosztowej na 2015 r. stanowiącej podstawę kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Powyższe – wskazuje na niespełnienie przesłanki określonej w § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, stanowiącej, że do kalkulacji opłat za dostęp urządzeń związanych z obsługą pociągów zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów.

Przyjęcie bowiem przez Zarządcę, oprócz wskaźników inflacji, innych wskaźników, wpływających na wysokość kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie gwarantuje spełnienia powyżej przytoczonych przesłanek, do których Zarządca, podobnie jak w przypadku kosztów przyjętych do kalkulacji opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, powinien się bezwzględnie zastosować.

Ponadto, z wniosku Zarządcy wynika, że koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w ramach rjp 2014/2015, nie wykazują wzrostów wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu, do czego zobowiązuje przepis § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR. Z informacji zamieszczonej na str. 4 wniosku Zarządcy wynika bowiem, że występuje wzrost planowanych kosztów świadczenia usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, w tym: do torów postojowych dla pociągów pasażerskich, czy korzystania ze stacji Gdynia Postojowa, ze stacji rozrządowych i z torów postojowych w porównaniu do kosztów wykonanych w ramach rjp 2012/2013 – pomimo spadku częstotliwości dostępu do wyżej wymienionych urządzeń.

Powyższe świadczy o niezachowaniu przez Zarządcę zasady określonej przepisem § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, ze względu na zaplanowanie w określonym czasie kosztów świadczenia

usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, niezgodnie ze wzrostem częstotliwości dostępu.

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

Zarządca ustalił na rjp 2014/2015 stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, dla usług wymienionych w cz. II Załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, a które zostały zdefiniowane w § 15 regulaminu na rjp 2014/2015.

Przepis § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR nakłada na Zarządcę obowiązek określenia opłat dodatkowych, o których mowa w § 6 rozporządzenia MIR, 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 określił opłaty dodatkowe według indywidualnej kalkulacji, uwzględniając pełne planowane koszty przy zapewnieniu udostępniania świadczonych usług, bez uwzględnienia marży zysku, co potwierdza zapis § 26 ust. 7 i 8 regulaminu na rjp 2014/2015.

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

PODSUMOWANIE

Weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 pozwala stwierdzić, iż:

Zarządca nie spełnił przesłanki określonej przepisem § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR, zobowiązującej Zarządcę do przedłożenia trzech projektów stawek jednostkowych rozdzielnie dla usługi podstawowej za minimalny dostęp, o której mowa w części I ust 1 oraz dla usługi za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o której mowa w części I ust. 2 oraz usług dodatkowych, o których mowa w części II załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, poprzez przedłożenie jednego tylko projektu, łącznie dla opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej wraz z kalkulacją ich wysokości w ramach rjp 2014/2015 – co stanowi naruszenie przepisu § 7 ust. 24 rozporządzenia MIR.

Prezes UTK stwierdził także naruszenie przez Zarządcę przepisu § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia MIR, poprzez nieuwzględnienie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej przy ustalaniu wysokości kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Prezesa UTK, Zarządca nie wywiązał się także z obowiązku nałożonego przepisem art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, § 7 ust. 6, ust. 8 pkt 2 i 18 rozporządzenia MIR, poprzez przyjęcie wskaźników innych niż wskaźniki inflacji o którym mowa w § 7 ust. 8 pkt 2, mających wpływ na koszty ujmowane w wymienionej wyżej kalkulacji, co w konsekwencji przekłada się na niezachowanie zasady, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz w § 7 ust. 6 i 18 rozporządzenia MIR, dotyczącej

przyjmowania do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej jedynie kosztów ponoszonych przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Ponadto Prezes UTK stwierdził niewypełnienie przez Zarządcę obowiązku wynikającego z § 7 ust. 18 rozporządzenia MIR, poprzez niezachowanie zasady wzrostu, w porównaniu do rjp 2013/2014, wartości uzasadnionej części kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz w przepisach rozporządzenia MIR: § 7 ust. 6, ust. 8 pkt 1 i 2, ust. 18 i ust. 24.

Biorąc pod uwagę niespełnienie przez Zarządcę przesłanek wynikających z przepisów rozporządzenia MIR: § 7 ust. 6, ust. 8 pkt 1 i 2, ust. 18 i ust. 24, Prezes UTK, stosownie do treści art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany był odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015.

Odnosząc się do przedłożonych przez Zarządcę stawek jednostkowych opłat dodatkowych, Prezes UTK uznał, że stawki spełniają przesłankę określoną w § 7 ust. 21 rozporządzenia MIR.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zatwierdził stawki jednostkowe opłat dodatkowych na rjp 2014/2015.

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

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 14 ust. 5 i ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) 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:

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na rjp 2014/2015



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl

Otrzymują:

- 1. Pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
Pan Jerzy Gersz
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
- 2. Pełnomocnik Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**
Pani Romana Guerguin
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa
- 3. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**
ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa
- 4. Pełnomocnik Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych**
Monika Laske
Kancelaria Adwokacka Monika Laske
ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa
- 5. Fundacja „Pro Kolej”**
ul. Jasna 15
00-003 Warszawa

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Miernik	Stawka jednostkowa [zł]
1	Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:		
	1. opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:		
	a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)	opracowanie	86,00
	b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych kursujących przy wykorzystaniu własnego napędu nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego	opracowanie	534,80
	c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10km/h po sąsiednim torze	opracowanie	1 346,00
	2. czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków	godz.	34,67
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 Regulaminu*	godz.	52,84
3	Przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy	pockm	0,26
4	Udostępnienie Regulaminu* oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (w formie wydruku)	wydruk	79,82
5	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	strona	5,00

* – Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015

