

Warszawa, dnia 14 lipca 2017 r.

Poz. 27

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.8.2017.EN
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 26 czerwca 2017 r.

**w sprawie projektu cennika przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia przez Przedsiębiorstwo Przerobu
Żłomu Metali „Segromet” sp. z o.o. przy wniosku z 27 marca 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania
stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), zwanej dalej „ustawą zmieniającą k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej Przedsiębiorstwa Przerobu Żłomu Metali „Segromet” sp. z o.o. z siedzibą w Sokołowie Podlaskim z 27 marca 2017 r. (doręczonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 27 marca 2017 r.) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

**projektu cennika przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia przez Przedsiębiorstwo Przerobu Żłomu
Metali „Segromet” sp. z o.o. przy wniosku z 27 marca 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki
jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.**

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Wypełniając przesłankę określoną w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, Przedsiębiorstwo Przerobu Żłomu Metali „Segromet” sp. z o.o. z siedzibą w Sokołowie Podlaskim, zwane dalej „Zarządcą”, przy wniosku z 27 marca 2017 r., zwanym dalej „wnioskiem”, przedłożyło Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2017/2018, zwany również „projektem cennika”, wraz z opisem kalkulacji.

Pismem z 19 maja 2017 r., nr DRRK-WKL.730.8.2017.4.EN, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę, że na potrzeby postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

1. informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700), nr KRS: 0000177302, stan na 17 maja 2017 r.;
2. świadectwo bezpieczeństwa nr 208/UK/14 z 22 października 2014 r.

Wraz z zawiadomieniem o wszczęciu postępowania administracyjnego Prezes UTK wezwał Zarządcę do dokonania opłaty skarbowej w wysokości 10 zł oraz poinformował o przysługującym prawie 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 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia.

Pismem z 29 maja 2017 r. Zarządca przedłożył Prezesowi UTK dowód uiszczenia opłaty skarbowej.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy o transporcie kolejowym do zadań Prezesa UTK należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Na podstawie art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Z dniem 1 czerwca 2017 r. weszła w życie ustawa zmieniająca k.p.a. W myśl art. 16 tej ustawy, do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych ostateczną decyzją przed dniem jej wejścia w życie stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu sprzed nowelizacji, z wyłączeniem przepisów art. 96a-96n k.p.a.

Zgodnie z art. 104 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej załatwia sprawę, przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Organ administracji publicznej wszczyną, na podstawie art. 61 § 1 k.p.a., postępowanie administracyjne na żądanie strony lub z urzędu.

W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

W myśl art. 9 k.p.a. organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu niezajomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. 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.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rjp oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej.

W myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwaną dalej „opłatą podstawową”.

Przepis art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, zgodnie z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, ustala się po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia, dokonać podwyżki stawek.

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalone są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

W myśl art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, m.in. sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Na podstawie § 21 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MIiB”, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których

mowa w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

W § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB wskazuje się, że część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 3 rozporządzenia MliB część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

- a) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- b) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej.

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

W myśl § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB, Zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe tak, aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

Kategorię linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 6 rozporządzenia MliB, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiętnej.

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB dla średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustala się średnią wartość:

- a) masy pociągu z dokładnością do 1 tony;
- b) kategorii linii kolejowej.

Stosownie do § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB Zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Alternatywnie Zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala jednolity współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB, wzór albo współczynnik, o którym mowa powyżej, określa się w taki sposób, aby:

- a) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 11 rozporządzenia MliB Zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- a) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależna od trakcji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowaną wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB, ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył albo, w przypadków kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, zgodnie z § 21 ust. 14 rozporządzenia MiiB, planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia MiiB, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 4 i ust. 12 pkt 1 tego rozporządzenia, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rjp z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rjp, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rjp.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MiiB część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Ponadto, w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia MiiB w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Przepis § 21 ust. 18 rozporządzenia MiiB wskazuje, że analizy rynku zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące segmenty rynku:

- a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- b) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- c) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe przewozy towarowe;
- d) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- e) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/ przewozy ładunków rozproszonych;
- g) przewozy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy/przewozy realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

Zgodnie z treścią § 21 ust. 19 rozporządzenia MiiB możliwe jest dokonanie analizy, o której mowa powyżej, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

W myśl § 21 ust. 20 rozporządzenia MiiB zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MiiB stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

Zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia MiiB Zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawek, o których mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

Opłatę manewrową, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MiiB, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii, z tym zastrzeżeniem, że zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu przyjmowane do obliczenia opłaty.

Zarządca, który nie zarządza linią kolejową może również, zgodnie z treścią § 24 ust. 2 rozporządzenia MiiB, stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga jest połączona.

Koszty bezpośrednie, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MiiB, ustala się na podstawie rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”.

Rozporządzenie UE weszło w życie 1 sierpnia 2015 r. Wydane zostało w związku z treścią art. 31 ust. 3 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 grudnia 2012 r.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”. Rozporządzenie UE stosuje się od dnia wejścia w życie, wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE.

30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”. W art. 1 pkt 1 tej ustawy określono, że ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2012/UE do polskiego porządku prawnego.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4 tegoż rozporządzenia.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE stanowi, że jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty:

- a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;
- b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;
- c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rjp, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Art. 4 rozporządzenia UE stanowi o kosztach niekwalifikowalnych, których zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym. Zarządca nie uwzględnia następujących kosztów:

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;

- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z § 28 rozporządzenia MliB, zarządcy, którzy podjęli decyzję o stopniowym wdrażaniu postanowień rozporządzenia UE i przedłożyli Prezesowi UTK swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich, oraz w stosownych przypadkach plan stopniowego wdrażania postanowień rozporządzenia UE, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, stosują przepisy 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 oraz Dz. U. z 2015 r., poz. 1723), zwanego dalej „rozporządzeniem z 2014 r.”.

W myśl art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rjp, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników.

Stosownie do art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK w terminie 90 dni od dnia otrzymania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, w drodze decyzji, zatwierdza go w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:

W pierwszej kolejności podkreślić należy, że zgodnie z art. 33 ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym zarządca ma obowiązek opracować projekt cennika określający: opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości, sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej, sposób ustalania opłat rezerwacyjnych, sposób ustalania opłat za postój pojazdów kolejowych oraz opłaty dodatkowe albo sposób ich ustalania. Niezwłocznie po opracowaniu projektu cennika zarządca zobowiązany jest umieścić go w regulaminie sieci. Podkreślić należy, że projekt cennika umieszczany w regulaminie powinien obejmować wszystkie opłaty o których mowa w art. 33 ust. 13 ustawy o transporcie kolejowym, które zarządca zamierza pobierać w ramach rocznego rjp.

Natomiast w myśl art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt cennik wyłącznie w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników. Termin na wywiązanie się ze wskazanego wyżej obowiązku upływa nie później niż 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rjp. Wyjątkowo, zgodnie z przepisem art. 11 ust. 4 ustawy zmieniającej w ramach rjp 2017/2018, istnieje możliwość złożenia projektu cennika nie później niż do 10 kwietnia 2017 r.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zbadał przedstawiony przez Zarządcę sposób ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.

Zarządca, działając zgodnie z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, przy wniosku z 27 marca 2017 r. przedłożył projekt cennika stawek jednostkowych, który zawierał projekt stawki jednostkowej opłaty podstawowej za udostępnianie infrastruktury kolejowej, który podlega badaniu przez Prezesa UTK. Dodatkowo Zarządca przedłożył projekt stawki za obsługę wniosku, sposób ustalania opłaty rezerwacyjnej, stawki za odstawienie na postój pojazdów kolejowych na infrastrukturze kolejowej jak również opłaty dodatkowe. Należy wskazać, że wymienione opłaty nie są przedmiotem badania przez Prezesa UTK i nie ma konieczności przedkładać ich Prezesowi UTK wraz z wnioskiem. Zgodnie z art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK posiada kompetencje do zatwierdzenia projektu cennika wyłącznie w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, ewentualnie odmowy ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

Ponadto z treści wniosku wynika, że Zarządca przedkłada do zatwierdzenia projekt cennika w zakresie *stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z manewrami na Boczniczy Segromet oraz opłat dodatkowych*, (punkt 2 projektu cennika), podczas gdy z treści art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że zarządca pobiera od przewoźników opłatę podstawową. Natomiast na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym zarządca może pobierać od przewoźników opłatę manewrową. Literalnie wniosek Zarządcy zawiera zarówno elementy wniosku o zatwierdzenie opłaty podstawowej jak i manewrowej, natomiast infrastruktura, jaką Zarządca zarządza świadczy o tym, że wniosek dotyczy wyłącznie manewrów wykonywanych w ramach bocznic kolejowej.

Powyższe potwierdza również Zarządca w punkcie 5 projektu, gdzie wskazuje, że opłata ustalana będzie jako iloczyn zrealizowanych manewrów na bocznicy i odpowiedniej stawki z tabeli w punkcie 6 wniosku. Projekt cennika nie zawiera opisu kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Podkreślić należy, że zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, nie pobiera się opłaty za dostęp do urządzeń, ale opłatę za wykonane przez przewoźników kolejowych manewry ewentualnie za zrealizowane przejazdy pociągu. Odnosząc się do opłaty manewrowej, ustawodawca wskazał w powołanym przepisie, że manewrem, zgodnie z art. 4 pkt 1f ustawy o transporcie kolejowym, jest zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Wskazaną wyżej opłatę pobiera się zatem za zrealizowane manewry, nie zaś jak wskazano we wniosku za *zajęcie torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampie i placu ładunkowym od 2 do 12 godzin*.

Co więcej, ustawodawca nie pozostawił zarządcy dowolności w zakresie ustalania wysokości opłaty podstawowej i manewrowej. Szczegółowy sposób obliczania tej opłaty został określony w art. 33 ust. 5 i ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z treścią których stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca poniesie w związku ze zrealizowanymi przejazdami, zaś stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonywania manewrów. Precyzyjny sposób obliczania poszczególnych stawek jednostkowych określają również § 21 i 24 rozporządzenia MiiB. Zgodnie z powołanymi przepisami, opłatę podstawową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, natomiast opłatę manewrową ustala się tak jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii, z tym zastrzeżeniem, że zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu przyjmowane do obliczenia opłaty. Ewentualnie zarządca, który nie zarządza linią kolejową, może stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga jest połączona.

W przedmiotowej sprawie Zarządca załączył do wniosku projekt cennika opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018, wskazując w punkcie 5, że opłata ustalana będzie jako iloczyn zrealizowanych manewrów na bocznicy i odpowiedniej stawki z tabeli, natomiast w punkcie 6 tego projektu – wysokość poszczególnych stawek jednostkowych. Zarządca, przedkładając do zatwierdzenia Prezesowi UTK sposób ustalania opłaty manewrowej, dokonał tego w sposób enigmatyczny i niepozwalający na zweryfikowanie prawidłowości tej stawki, nie wskazał w ogóle, w jaki sposób należy wyliczać stawkę jednostkową opłaty podstawowej.

Jak już wskazywano wyżej, Zarządca w projekcie cennika nie wykazał metodologii określenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej, zaś w przypadku stawki jednostkowej opłaty manewrowej przedstawił ją w sposób nieprecyzyjny. Brak jest we wniosku informacji o wysokości planowanej pracy eksploatacyjnej, kategoriach linii kolejowej, jeżeli takie na zarządzanej infrastrukturze istnieją, średniej masie składów pojazdów kolejowych podlegających manewrom, średniej odległości przejazdu. Nie wskazano poszczególnych współczynników uwzględnianych przy obliczaniu stawki jednostkowej opłaty manewrowej ani sposobu obliczania poszczególnych stawek cząstkowych.

Zarządca w punkcie 2 ww. projektu ograniczył się jedynie do stwierdzenia, że *stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z manewrami na Bocznicy Segromet oraz opłat dodatkowych ustalone zostały w oparciu o wartości szacunkowe ponoszonych kosztów bezpośrednich przez PPZM Segromet sp. z o.o. z uwzględnieniem obowiązujących cen rynkowych, tak aby były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat. Bez wliczania kosztów ogólnych utrzymania infrastruktury kolejowej (tj. kosztów ochrony, oświetlenia, odśnieżenia czy innego utrzymania nieruchomości na której znajduje się infrastruktura kolejowa)*. Brak odniesienia się do wysokości planowanych kosztów bezpośrednich będących podstawą wyliczenia stawki jednostkowej, enigmatyczne wykazanie, jakie dokładnie kategorie kosztów z ogólnej bazy kosztowej zostały uznane za koszty bezpośrednie, jak również niewykazanie, na jakiej podstawie został dokonany podział oraz czy dokonany podział jest zgodny z art. 3 i 4 rozporządzenia UE, stanowi o naruszeniu przez Zarządcę obowiązujących przepisów prawa i jest podstawą do odmowy zatwierdzenia przez Prezesa UTK przedłożonego projektu cennika.

W ocenie Prezesa UTK dla uznania, iż przesłanka z art. 33 ust. 5 i 9 ustawy o transporcie kolejowym została spełniona, niewystarczające jest samo ograniczenie się do stwierdzenia, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone zostały w oparciu o wartości szacunkowe ponoszonych kosztów bezpośrednich, tak aby były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat jak również stwierdzenie, że z bazy kosztowej wyłączone zostaną koszty ogólne utrzymania infrastruktury kolejowej (tj. koszty ochrony, oświetlenia, odśnieżenia czy innego utrzymania nieruchomości, na której znajduje się infrastruktura kolejowa). Powyższe nie może zostać uznane ze zgodne z przepisami prawa.

Podkreślić należy, że rozporządzenie MiiB wydane na podstawie przepisu art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 29 rozporządzenia MiiB, weszło w życie 11 kwietnia 2017 r., tj. już po złożeniu wniosku przez

Zarządcę. Niemniej jednak w dniu wydania przedmiotowej decyzji obowiązują przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MliB i to one łącznie stanowią podstawę prawną badania poprawności wniosku.

W doktrynie wielokrotnie prezentowane jest stanowisko, zgodnie z którym organ administracji publicznej wydaje decyzję administracyjną na podstawie przepisów prawa obowiązujących w chwili jej wydania. Jak wskazuje Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z dnia 16 kwietnia 2010 r. II SA/Kr 541/09 *Organy administracyjne orzekają według stanu faktycznego i prawnego istniejącego w dacie wydawania przez nie decyzji. (...). Niezrealizowanie tego obowiązku łączy się z uchybieniem zasadzie prawdy obiektywnej (art. 7 i art. 77 § 1 KPA).*

Podobnie w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 4 października 2000 r., V SA 283/00, przyjęto, że: *Przepisy kodeksu postępowania administracyjnego nie wiążą z datą wszczęcia postępowania podstawy faktycznej i prawnej rozpoznania sprawy. Miarodajny w tym zakresie jest stan obowiązujący w dacie wydania decyzji.*

Również w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Opolu z 25 marca 2010 r. II SA/Op 145/10 Sąd orzekający podkreślił, że *Organy administracji publicznej obowiązane są do działania na podstawie przepisów prawa. Oznacza to, iż winny dokonać oceny i podjąć rozstrzygnięcie w oparciu o przepisy obowiązujące w dniu wydania decyzji. Obowiązek ten dotyczy również sytuacji gdy, przepisy prawa ulegną zmianie w czasie między wszczęciem postępowania, a rozpatrzeniem sprawy. W takim przypadku zachowując jej tożsamość organy winny przy orzekaniu uwzględnić nowy stan prawny, jeśli z nowych przepisów nie wynika co innego. (...)*

Wobec powyższego stanowiska sądów administracyjnych, zasadne jest badanie wniosku przedłożonego przez Zarządcę w oparciu o przepisy zarówno znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym jak i rozporządzenia MliB.

Wniosek Zarządcy określa w sposób ogólnikowy, jakie koszty zostały uznane za koszty bezpośrednie. Nie wskazuje na wysokość tych kosztów, nie przedstawia danych, które pozwoliłyby powyższe zweryfikować. Nie określa również wysokości poszczególnych stawek cząstkowych ani sposobu ich weryfikacji, a także współczynników korygujących. Nie można zatem uznać, że Zarządca wywiązał się z obowiązku, o którym mowa w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu MliB. Kalkulacja stawek przedłożona przez Zarządcę nie może zostać uznana za prawidłową i zgodną z przepisami prawa. Powyższe obliuguje Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia przedłożonych stawek.

Na koniec podkreślić należy, że ustawa zmieniająca wprowadziła do polskiego systemu prawnego nowe pojęcia – obiekt infrastruktury usługowej oraz operator infrastruktury usługowej. Zgodnie z art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym, obiekt infrastruktury usługowej jest to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym. W myśl art. 4 pkt 52 ustawy o transporcie kolejowym, operatorem obiektu infrastruktury usługowej, zwanym dalej „operatorem”, jest podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z treścią ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym operatorzy obiektów infrastruktury usługowej świadczą na rzecz przewoźników kolejowych usługi w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

- 1) stacja pasażerska;
- 2) terminal towarowy;
- 3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
- 4) tory postojowe;
- 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
- 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
- 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
- 8) instalacje pomocnicze;
- 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.

W myśl ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych, to także:

- 1) usługi dodatkowe:

- a) prąd trakcyjny,
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
 - c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,
 - d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:
 - przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,
 - opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;
- 2) usługi pomocnicze:
- a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
 - b) dostarczanie informacji uzupełniających,
 - c) rewizja techniczna taboru,
 - d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
 - e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.

W stosunku do obiektów infrastruktury usługowej stosowane są szczególne zasady ich udostępniania i pobierania opłat za korzystanie. Podkreślić należy, że obiektem infrastruktury usługowej jest obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany oraz instalacjami i urządzeniami. W jego skład mogą wchodzić elementy infrastruktury kolejowej określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, w tym tory kolejowe, o ile stanowią element obiektu infrastruktury usługowej. W takiej sytuacji, zgodnie z treścią art. 35a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, nie ma konieczności udostępniania infrastruktury kolejowej, zgodnie z przepisami art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym. Wobec powyższego możliwe jest udostępnianie infrastruktury kolejowej stanowiącej element obiektu infrastruktury usługowej na zasadach określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym. O tym czy obiekt jest zaliczany do obiektów infrastruktury usługowej, decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa.

Zgodnie z art. 36e ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu. Opłaty te nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%.

Zgodnie z art. 36f ust. 1 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, powinna zostać określona w regulaminie obiektu, który operator ma obowiązek, nie później niż na 2 tygodnie przed dniem publikacji regulaminu sieci, opublikować na swojej stronie internetowej oraz przekazać Prezesowi UTK i zarządcy, z którego siecią kolejową jest połączony obiekt, ewentualnie poinformować ww. podmioty o stronie internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany.

Określenie przez operatora obiektu infrastruktury usługowej wysokości opłat, o których mowa powyżej, jak również pobieranie opłat z tytułu udostępniania i korzystania przez przewoźników kolejowych z obiektu infrastruktury kolejowej nie wymaga wydania przez Prezesa UTK uprzedniej decyzji w przedmiocie zatwierdzenia wysokości opłaty. Nadmienić należy jednak, że zgodnie z art. 36f ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, z urzędu lub na wniosek przewoźnika kolejowego, w drodze decyzji, może nakazać operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym regulaminie obiektu, jeżeli regulamin obiektu nie spełnia wymagań określonych w przepisach niniejszego rozdziału.

W punkcie 1 projektu cennika Zarządca wskazał, że *eksploatowana bocznica kolejowa stanowi możliwość wjazdu do i z punktu rozładunku /załadunku znajdującego się na terenie Przedsiębiorstwa*. Z powyższego może wynikać, że infrastruktura kolejowa, którą Zarządca zamierza udostępniać, stanowi element obiektu infrastruktury usługowej – terminal towarowy. Zgodnie z art. 4 pkt 36c ustawy o transporcie kolejowym terminal kolejowy jest to budynek lub budowla wraz z urządzeniami specjalistycznymi umożliwiającymi załadunek, wyładunek lub zestawienie pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu mogłaby zostać uznana za obiekt infrastruktury usługowej. Jeżeli zatem, po przeprowadzeniu dokładnej analizy, Zarządca uzna, że zarządzana przez niego infrastruktura kolejowa wypełnia przesłanki definicji terminala kolejowego, określone w powołanym wyżej przepisie, może udostępniać infrastrukturę kolejową na zasadach określonych dla operatorów

obiektów infrastruktury usługowej. W takim przypadku Zarządca, zgodnie z art. 35a ust 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, mógłby podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym i udostępnianiu infrastruktury kolejowej zgodnie z rozdziałem 6a wskazanej wyżej ustawy. Należy przy tym podkreślić, że stawki za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej nie są zatwierdzane przez Prezesa UTK. Operator sam określa wysokość opłat na zasadach wskazanych w art. 36e ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym i po spełnieniu przesłanek określonych w art. 36f ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym (publikacja wysokości opłat w regulaminie obiektu jak również przekazanie regulaminu Prezesowi UTK oraz zarządcy, z którego siecią kolejową obiekt jest połączony) może, począwszy od 10 grudnia 2017 r., pobierać opłaty z tytułu dostępu do obiektu infrastruktury usługowej.

Reasumując, weryfikacja przedłożonego przez Zarządcę wniosku pozwala stwierdzić, że Zarządca nie wypełnił obowiązku wynikającego z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, tj. nie przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej. Ponadto projekt cennika zawiera opis metodologii wyliczania stawki jednostkowej opłaty manewrowej w sposób nie odpowiadający przepisom zarówno ustawy o transporcie kolejowym jak i rozporządzenia MliB. Wskazać również należy, że przedłożony projekt cennika zawiera opłatę za godzinę zajęcia torów do czynności ładunkowych nie zaś za wykonane manewry. Zarządca nie wypełnił także przesłanki w zakresie metodologii określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, zgodnej z ustawą o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniem MliB.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przedłożone przez Zarządcę stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej związany ze zrealizowanymi przejazdami i manewrami naruszają zasady określone w przepisie art. 33 ust. 4, 5, 6, 8, 9, 13 i 14 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 i 24 rozporządzenia MliB. Powołane okoliczności obligują Prezesa UTK do odmowy zatwierdzenia przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika, stosownie do treści art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym.

POUCZENIE

Stosownie do treści art. 13b ust. 2 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego: *Ignacy Góra*