

Warszawa, dnia 17 listopada 2017 r.

Poz. 48

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.24.2017.PW  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 14 listopada 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu  
w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018  
oraz umorzenia postępowania w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania  
stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2017/2018,  
przedłożonego przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu**

Na podstawie art. 104 § 1 oraz 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 14, 15, 18 pkt 2 i ust. 20 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 Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 (data wpływu do Urzędu: 16 sierpnia 2017 r.), w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „rjp 2017/2018”, sprecyzowanego pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017,

**I. ZATWIERDZAM**

**projekt cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu przy wniosku z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 (data wpływu do Urzędu: 16 sierpnia 2017 r.), sprecyzowanym pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018.**

**II. UMARZAM POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE**

**w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu przy wniosku z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 (data wpływu do Urzędu: 16 sierpnia 2017 r.), sprecyzowanym pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, wydał 7 kwietnia 2015 r. zarządcy infrastruktury kolejowej – Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanej dalej „Zarządcą”, autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150000.

Prezes UTK 6 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.14.2017.PW, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 7 marca 2017 r. nr NK.047.06.2017. Decyzja została doręczona Zarządcy 13 lipca 2017 r. Wobec powyższego, Zarządca stosując przepis art. 33 ust. 18 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym podjął decyzję o opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Pismem z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 (data wpływu do Urzędu: 16 sierpnia 2017 r.), zwanym dalej „wnioskiem”, Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018.

Prezes UTK, pismem z 31 sierpnia 2017 r. nr DRRK-WKL.730.24.2017.6.PW, wezwał Zarządcę do przedłożenia pełnomocnictwa dla Dyrektora Leszka Locha do reprezentowania Zarządcy w toczącym się postępowaniu. Dodatkowo powyższym pismem Prezes UTK wezwał Zarządcę do wyjaśnienia, czy wniosek należy traktować jako wniosek o zatwierdzenie w drodze decyzji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył dokumenty, do których został wezwany oraz poinformował, że wniosek należy traktować jako wniosek o zatwierdzenie w drodze decyzji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Pismem z 11 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.24.2017.13.PW, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz o zgromadzonym materiale dowodowym będącym podstawą niniejszego rozstrzygnięcia, a także o przysługującym Zarządcy prawie, na podstawie art. 10 § 1 i art. 73 § 1 k.p.a., 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 dnia doręczenia zawiadomienia. Prezes UTK wezwał również Zarządcę do przedłożenia informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2017 r. i 2018 r., polityce rachunkowości, planie kont oraz opisu planu kont, rachunku zysków i strat za 2016 r., a także przychodów i kosztów za 2016 r. Ponadto, zgodnie z art. 79a § 1 i 2 k.p.a., w powyższym piśmie Prezes UTK wskazał przesłanki zależne od Zarządcy, które nie zostały spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem Zarządcy.

Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa przeglądania akt.

Pismem z 25 października 2017 r. nr NK.047.06.2017 oraz pismem z 27 października 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył uzupełnienie wniosku oraz dokumenty i informacje do których został wezwany przez Prezesa UTK pismem z 11 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.24.2017.13.PW.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

- 1) autoryzacja bezpieczeństwa z 7 kwietnia 2015 r. nr PL2120150000;
- 2) uchwała nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. – Statut Zarządcy, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <http://bip.dsdik.wroc.pl/statut>;
- 3) wniosek Zarządcy z 7 marca 2017 r. nr NK.047.06.2017;
- 4) decyzja Prezesa UTK z 6 lipca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.14.2017.PW;
- 5) „Wytoczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2016 r.”;
- 6) pismo Zarządcy z 30 lipca 2015 r. nr NK.047.02.2015;
- 7) pismo Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017;
- 8) „Projekt stawek jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz jednostkowej opłaty manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018”, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <http://dsdik.wroc.pl/koleje/cennik-1718.html>;
- 9) „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018”, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <http://dsdik.wroc.pl/koleje/regulamin-1718.html>.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o 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, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego.

Zgodnie z 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., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34 wydane zostało Rozporządzenie Wykonawcze 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), zwane

dalej „rozporządzeniem UE”, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

Zgodnie z powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu UE i aktach wykonawczych do rozporządzenia, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, jednak z zastrzeżeniem wskazanym w art. 9 rozporządzenia UE, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu, nie później niż do 3 lipca 2017 r., swojej metodyki obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania przepisów.

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował pismem z 30 lipca 2015 r. nr NK.047.02.2015. Następnie pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodologię obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

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.

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

W myśl art. 105 § 1 k.p.a., gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części.

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.

Jak stanowi art. 79a § 1 k.p.a., w postępowaniu wszczętym na żądanie strony, informując o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, organ administracji publicznej jest obowiązany do wskazania przesłanek zależnych od strony, które nie zostały na dzień wysłania informacji spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem strony. Art. 79a § 2 k.p.a. stanowi, że w terminie wyznaczonym na wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, strona może przedłożyć dodatkowe dowody celem wykazania spełnienia przesłanek, o których mowa w § 1.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 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 wykaze, że kondycja rynku to umożliwi, dokonać podwyżki stawek.

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. 2-4, 8 i 11.

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy, 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 dziesiątej.

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 rozkładu jazdy pociągów.

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 pośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, z uwzględnieniem:

- a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, 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 przypadku 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 MliB, planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB, 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 rozkładzie jazdy pociągów, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MliB, 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 MliB 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 MliB 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 MliB, 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 MliB 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 MliB 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 MliB, zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawek, o których mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

Koszty bezpośrednie, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, ustala się zgodnie z rozporządzeniem UE.

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.

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 rozkładów jazdy, 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 niezajdujących 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, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, zarządcy stosują przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r. poz. 1723), zwanego dalej „rozporządzeniem z 2014 r.”.

Zgodnie z § 7 ust. 6 rozporządzenia z 2014 r., do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tę część kosztów – związanych z ruchem pociągów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów kwalifikowanych:

- a) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- b) prowadzenia ruchu pociągów;
- c) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia z 2014 r. stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- a) administracji;
- b) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- c) finansowe;
- d) pośrednie.

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.

Zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o:

- 1) stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo
- 2) opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15.

Przepis art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że w przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

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

Zarządca jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1870 z późn. zm.) oraz uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku Zarządca wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie o transporcie kolejowej.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <http://dsdik.wroc.pl/koleje/cennik-1718.html> projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2017/2018, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK 6 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.14.2017.PW, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 7 marca 2017 r. nr NK.047.06.2017. Decyzja została doręczona Zarządcy 13 lipca 2017 r. Stosownie do art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13 oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika. Zarządca z opisanego obowiązku wywiązał się, przedkładając wniosek z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 (data stempla pocztowego – 10 sierpnia 2017 r.).

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenie MliB, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.

Jak wskazano we wniosku, Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika zastosował metodologię określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia MliB.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

## I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 7 kwietnia 2015 r. nr PL2120150000, Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową o długości 32,606 km, na którą składają się dwie niezelektryfikowane linie kolejowe:

- nr 311, odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 50 km/h;
- nr 326, odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h.

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

### 1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, z uwagi na jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami, Zarządca ustalił wyłącznie jedną kategorię linii ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale  $0 < V_{max} < 80$  km/h.

Zarządca zdefiniował kategorie linii kolejowych w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, dokonując podziału zarządzanej linii kolejowej na jedną kategorię, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów.

### 2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że w ramach rjp 2017/2018 Zarządca ustalił trzy równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton.

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$
--------------	------------------	--------------------	--------------------

Wypełniona została więc przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zgodnie z treścią której Zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego, a także przesłanka określona w § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB, zgodnie z którym zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

## I. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, do ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, Zarządca przyjął tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tej opłaty i które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych zaliczone zostały w szczególności koszty związane z:

- 1) prowadzeniem ruchu pociągów po linii kolejowej,
- 2) zapewnieniem łączności na liniach kolejowych,
- 3) opracowaniem tras pociągów,
- 4) diagnostyką infrastruktury kolejowej, w tym wykonywaniem przeglądów kontrolnych,
- 5) utrzymaniem i konserwacją infrastruktury kolejowej,
- 6) diagnostyką i utrzymaniem urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,
- 7) zużyciem energii elektrycznej,
- 8) akcją zima,
- 9) remontami infrastruktury kolejowej.

Do ustalania ww. stawek Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) amortyzacji,
- 2) opłat z tytułu trwałego zarządu,
- 3) opłat administracyjnych,
- 4) ochrony infrastruktury kolejowej i porządku na terenach kolejowych,
- 5) kosztów finansowych,
- 6) kosztów pośrednich,



- 7) kosztów prowadzenia monitoringu turystycznego,
- 8) kosztów wykonywania przeglądów budowlanych,
- 9) kosztów stałych związanych z energią elektryczną,
- 10) kosztów zapewnienia łączności na liniach kolejowych,
- 11) kosztów utrzymania w zakresie m.in.: usuwania wychłapek, konserwacji: obiektów inżynierskich, rowów odwadniających, znaków drogowych, likwidacji dzikich przejazdów, usuwania roślinności, wycinki drzew, uzupełniania podsypki, itp.,
- 12) kosztów remontowych.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, uzupełnionym pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017 oraz pismem z 25 października 2017 r. nr NK.047.06.2017, z kosztów całkowitych dotyczących zarządzania w odniesieniu do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wynoszących  $\text{---}$ <sup>1</sup>, Zarządca wydzielił koszty bezpośrednie związane z ruchem kolejowym w wysokości  $\text{---}$  oraz koszty wyłączone z bazy kosztowej w wysokości  $\text{---}$ .

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2017/2018, poniesione przez Zarządcę koszty w 2016 r. zostały przeszacowane:

- 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej;

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	364
2	2016 r.	1 stycznia 2016 r.	31 grudnia 2016 r.	366
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,99453552

- 2) planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2017-2018, ustalone na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2016 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2017 r.	2018 r.
CPI – dynamika średnioroczna	101,3%	101,8%

Zestawienie łącznej wielkości kosztów związanych z ruchem kolejowym w odniesieniu do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym kosztów będących rezultatem wykonywania przewozów pociągami i kosztów niekwalifikowanych, przedstawia poniższa tabela<sup>2</sup>:

Wyszczególnienie		Koszty poniesione w 2016 r. [zł]	Planowane koszty na rjp 2017/2018 [zł]
<b>A</b>	<b>Koszty bezpośrednie związane z ruchem kolejowym</b>	$\text{---}$	$\text{---}$
1	prowadzenie ruchu pociągów	$\text{---}$	$\text{---}$
2	utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	$\text{---}$	$\text{---}$
3	Amortyzacja	$\text{---}$	$\text{---}$

<sup>1</sup> Oznaczenie  $\text{---}$  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

<sup>2</sup> dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi przedstawionymi przez Zarządcę, ewentualne różnice w podsumowaniu wartości są wynikiem zaokrągleń matematycznych

<b>B</b>	<b>Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami</b>	☒--☒	☒--☒
1	prowadzenie ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒
2	utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒
3	amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒
<b>C</b>	<b>Koszty niekwalifikowane</b>	☒--☒	☒--☒
1	prowadzenie ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒
2	utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒
3	amortyzacja wynikająca z ruchu pociągów	☒--☒	☒--☒

Wyszczególnienie planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami przedstawia poniższa tabela<sup>3</sup>:

Pozycja kosztów		Klasyfikacja kosztów	Koszty poniesione w 2016 r. [zł]	Kwota kosztów uwzględniona do wyliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł]
<b>A</b>	<b>Prowadzenie ruchu kolejowego</b>		☒--☒	☒--☒
1	koszty dyżurnych ruchu	inne	☒--☒	☒--☒
2	rozkłady jazdy	inne	☒--☒	☒--☒
<b>B</b>	<b>Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej</b>		☒--☒	☒--☒
1	mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	diagnostyka	☒--☒	☒--☒
2	mosty, wiadukty, przejazdy, tory, rozjazdy	eksploatacja, konserwacja i remonty	☒--☒	☒--☒
3	koszty zużycia energii	inne	☒--☒	☒--☒
4	urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach	eksploatacja, konserwacja i diagnostyka	☒--☒	☒--☒
5	koszty akcji zima	inne	☒--☒	☒--☒

<sup>3</sup> dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi przedstawionymi przez Zarządcę, ewentualne różnice w podsumowaniu wartości są wynikiem zaokrągleń matematycznych

## II. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2017/2018 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rocznego rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej. Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	364
2	rjp 2015/2016	13 grudnia 2015 r.	10 grudnia 2016 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli<sup>4</sup>.

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2015/2016 i planowana na rjp 2017/2018 [pockm]
0<m≤100	134 760,26
100<m≤200	74 938,58
200<m≤300	55,43
Razem	209 754,26

## III. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

**Stawki cząstkowe:**

### a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca określił część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, gdyż wykonywanie przewozów jest dofinansowane ze środków publicznych. Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MliB, część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów przyjmuje wartość 0zł/pockm, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

### b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

#### – Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego Zarządca przyjął wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu na poziomie 0 zł/pockm.

#### – Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: 3,50 zł/pockm. Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 97,26 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracę eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB.

Dla niezelektryfikowanych linii nr 311 i 326 ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii.

<sup>4</sup> dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi przedstawionymi przez Zarządcę, ewentualne różnice w podsumowaniu wartości są wynikiem zaokrągleń matematycznych

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas  $0 < m \leq 100$  ton, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu rośnie wraz ze wzrostem masy pociągu. Jak wskazuje Zarządca w przedłożonym wniosku *planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej nie są równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Dochody uzyskane z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej nie są dochodami naszej jednostki, a dochodem Województwa Dolnośląskiego*. Jednak z zawartych we wniosku danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej nieelektryfikowanej infrastruktury kolejowej, są równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich i wynoszą 0 zł. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB.

Wartości stawek cząstkowych oraz współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1	1,2	1,4
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych [zł]	3,50	4,20	4,90
Część stawki zależna od traktacji pociągu [zł]	0	0	0
Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów [zł/pocmk]	0	0	0

Zarządca wskazał we wniosku, że z uwagi na przyjęcie tylko jednej kategorii linii kolejowej oraz jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski) stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynika wyłącznie z masy brutto pociągu. Stawkę jednostkową opłaty podstawowej oblicza się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, części stawki zależnej od traktacji pociągu wynoszącej 0 zł/pocmk i części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów wynoszącej 0 zł/pocmk.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2017/2018 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MliB, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia z 2014 r.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 15 w związku z art. 18 pkt 2 i ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5, 6, ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

#### IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Podstawowym celem postępowania administracyjnego jest załatwienie sprawy przez wydanie decyzji rozstrzygającej ją co do istoty, a więc skonkretyzowanie praw i obowiązków stron na podstawie obowiązującego stanu prawnego. Dopiero niemożność orzekania o istocie sprawy pozwala na umorzenie postępowania.

Na podstawie art. 105 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, jeżeli postępowanie to z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe. W orzecznictwie sądów administracyjnych wskazuje się, iż *bezprzedmiotowość postępowania oznacza brak któregoś z elementów stosunku materialnoprawnego, skutkującego tym, iż nie można załatwić sprawy przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Jest to orzeczenie formalne, kończące postępowanie bez jego merytorycznego rozstrzygnięcia* (Naczelny Sąd Administracyjny, zwany dalej „NSA”, w wyroku z dnia 24 kwietnia 2003 r., sygn. akt: III SA 2225/01).

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, wskazać należy, że Zarządca zarządza liniami kolejowymi nr 311 i nr 326, po których prowadzony jest ruch pasażerski. Jak wynika z treści art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, opłata manewrowa to opłata pobierana za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami. Zarządca wskazał we wniosku, że nie będzie pobierał opłaty manewrowej w rjp 2017/2018 ze względu na ograniczenia techniczno-ruchowe w infrastrukturze kolejowej, uniemożliwiające wykonywanie pracy manewrowej.

Podkreślenia wymaga fakt, że Zarządca w piśmie z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017 wystąpił o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, natomiast w modyfikacji wniosku z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017 sprecyzował, że *wniosek należy traktować jako wniosek o zatwierdzenie w drodze decyzji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej*. Ponadto Zarządca nie przedstawił do zatwierdzenia przez Prezesa UTK sposobu ustalania stawek jednostkowych opłaty manewrowej.

Reasumując, w ocenie Prezesa UTK, mając na uwadze stanowisko Zarządcy zawarte w piśmie z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017, w niniejszej sprawie brak jest jednego z elementów stosunku materialno-prawnego, w tym przypadku brak przedmiotu postępowania w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej, co do którego Prezes UTK mógłby wydać rozstrzygnięcie załatwiające sprawę co do istoty. Wobec powyższego Prezes UTK zobligowany był umorzyć postępowanie administracyjne w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2017/2018, przedłożony przez Zarządcę przy wniosku z 9 sierpnia 2017 r. nr NK.047.06.2017, zmodyfikowanego pismem z 11 września 2017 r. nr NK.047.06.2017.

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

### POUCZENIE

#### **Pouczenie odnośnie pkt I w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018.**

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 623 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

#### **Pouczenie odnośnie pkt II w zakresie umorzenia postępowania w części dotyczącej wniosku o zatwierdzenie projektu w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2017/2018.**

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z decyzji może jednak zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł (art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1369 z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”) w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad

pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r. Nr 221, poz. 2193 z późn. zm.). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a. Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*