

Warszawa, dnia 17 listopada 2017 r.

Poz. 50

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.18.2017.RK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 14 listopada 2017 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z siedzibą w Gdańsku w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, oraz umorzenia postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z siedzibą w Gdańsku w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

Na podstawie art. 104 § 1 oraz art. 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, 6, 8, 9, 14, 15, 18 oraz 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 Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z siedzibą w Gdańsku, zwanej dalej „Zarządcą”, nr l.dz.2447/2017 z 10 sierpnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 sierpnia 2017 r.), zmienionym pismami z 30 października 2017 r. nr l.dz. 3285/2017 oraz z 7 listopada 2017 r., w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2017/2018,

I. ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożony Prezesowi UTK przez Zarządcę przy wniosku z 10 sierpnia 2017 r. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018,

II. UMARZAM POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE W CZĘŚCI DOTYCZĄCEJ

zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego Prezesowi UTK przez Zarządcę przy wniosku z 10 sierpnia 2017 r. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem nr PKM/DF/DF/0070/01/01/17 z 7 kwietnia 2017 r. Zarządca poinformował, że w związku z wydaniem przez Komisję Europejską Decyzji Wykonawczej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady 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”, w której uznano infrastrukturę Zarządcy za lokalną i niemającą strategicznego znaczenia dla rynku kolejowego, zrezygnował z możliwości niestosowania art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym na podstawie art. 35a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 29 czerwca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 lipca 2017 r.) Zarządca poinformował Prezesa UTK w sprawie wdrożenia metody obliczania kosztów bezpośrednich, o której mowa w art. 9 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”.

Prezes UTK 7 lipca 2017 r. wydał decyzję nr DRRK-WKL.730.4.2017.RK, w której odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej przedłożonego przez Zarządcę przy wniosku z 7 kwietnia 2017 r.

Wobec powyższego, Zarządca stosując przepis art. 33 ust. 18 pkt 2 podjął decyzję o opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Wniosek Zarządcy nr l.dz.2447/2017 z 10 sierpnia 2017 r., zwany dalej „wnioskiem”, wpłynął do Urzędu Transportu Kolejowego 16 sierpnia 2017 r. We wniosku Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018 wraz z opisem kalkulacji stawek jednostkowych.

Pismem z 15 września 2017 r. nr DRRK-WKL.730.18.2017.3.RK Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Pismem z 4 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.18.2017.9.RK wezwał Zarządcę do przedłożenia w terminie 7 dni m.in.: informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2017 i 2018 r., polityce rachunkowości, planach kont oraz opisach planu kont, rachunku zysków i strat za 2016 rok oraz przychodów oraz kosztów za 2016 rok.

Zarządca pismem z 17 października 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 19 października 2017 r.) nr l.dz. 3084/2017 przedłożył Prezesowi UTK dodatkowe dokumenty i informacje, w tym politykę rachunkowości, plan kont wraz z opisem planu kont, rachunek zysków i strat za 2016 rok oraz przychody i koszty za 2016 rok.

Pismem z 27 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.18.2017.13.RK Prezes UTK poinformował Zarządcę 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. Zarządca nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Zarządca pismem z 30 października 2017 r. nr l.dz. 3285/2017 zmodyfikował bazę kosztów bezpośrednich, w tym uległa zmniejszeniu o 0,01 zł wysokość stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Zarządca pismem z 7 listopada 2017 r. zmodyfikował wniosek poprzez cofnięcie wniosku w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej i w tym zakresie Zarządca wniósł o umorzenie postępowania administracyjnego. Jednocześnie Zarządca wskazał, iż nie zamierza pobierać od przewoźników opłaty manewrowej oraz nie ma możliwości wykonywania na swojej infrastrukturze manewrów.

Na potrzeby niniejszego 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: 0000365210, stan na 4 października 2017 r.;
- 2) Świadectwo bezpieczeństwa z 7 sierpnia 2015 r. wydane przez Prezesa UTK na rzecz Zarządcy;
- 3) Projekt „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/18”, link: <http://www.pkm-sa.pl/glowna/informacje-dla-przewoźnikow/>;
- 4) wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, Minister Rozwoju i Finansów, aktualizacja – październik 2016 r.;
- 5) pismo Zarządcy nr PKM/DF/DF/0070/01/01/17 z 7 kwietnia 2017 r., w którym zrezygnował z możliwości niestosowania art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym na podstawie art. 35a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- 6) pismo Zarządcy z 29 czerwca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 lipca 2017 r.) dotyczące wdrożenia metody obliczania kosztów bezpośrednich, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE;
- 7) Decyzja Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.4.2017.RK z 7 lipca 2017 r.;
- 8) Wniosek Zarządcy nr l.dz.2447/2017 z 10 sierpnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 sierpnia 2017 r.);
- 9) Pismo Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.18.2017.3.RK z 15 września 2017 r.;
- 10) Pismo Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.18.2017.9.RK z 4 października 2017 r.;
- 11) Pismo Zarządcy z 17 października 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 19 października 2017 r.) nr l.dz. 3084/2017;
- 12) Pismo Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.18.2017.13.RK z 27 października 2017 r.;

- 13) Pismo Zarządcy z 27 października 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 2 listopada 2017 r.) nr l.dz. 3220/2017 – potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 17 zł oraz w wysokości 10 zł;
- 14) Korespondencja mailowa od Zarządcy z 30 października 2017 r.;
- 15) Pismo Zarządcy z 30 października 2017 r. nr l.dz. 3285/2017;
- 16) Pismo Zarządcy oraz korespondencja mailowa z 7 listopada 2017 r.

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. W trakcie postępowania administracyjnego Zarządca zmodyfikował wniosek poprzez cofnięcie wniosku w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej i w tym zakresie Zarządca wniósł o umorzenie postępowania administracyjnego. Jednocześnie Zarządca wskazał, iż nie zamierza pobierać od przewoźników opłaty manewrowej oraz nie ma możliwości wykonywania na swojej infrastrukturze manewrów.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, 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 jest Prezes UTK.

Pismem nr PKM/DF/DF/0070/01/01/17 z 7 kwietnia 2017 r. Zarządca poinformował Prezesa UTK, że w związku z wydaniem przez Komisję Europejską Decyzji Wykonawczej z 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34, w której uznano infrastrukturę Zarządcy za lokalną i niemającą strategicznego znaczenia dla rynku kolejowego, zrezygnował z możliwości niestosowania art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym na podstawie art. 35a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

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”. Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy 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 UE, które stosuje się od dnia 1 sierpnia 2015 r., wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu UE, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, z zastrzeżeniem jednak 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. Pismem z 29 czerwca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 lipca 2017 r.) Zarządca poinformował Prezesa UTK, iż uwzględniając art. 9 rozporządzenia UE, poczynając od rozkładu jazdy pociągów 2018/19 wdroży metodę obliczania kosztów bezpośrednich zgodną z rozporządzeniem UE.

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 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 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 wykaże, że kondycja rynku to umożliwia, 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 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.
- c)

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 bezpośrednich 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.

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 tego rozporządzenia, 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 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 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. Jednakże 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.

W myśl art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym 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.

W TRAKCIE POSTĘPOWANIA PREZES UTK ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018. (Obowiązek taki został określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym).

Prezes UTK decyzją nr DRRK-WKL.730.4.2017.RK z 7 lipca 2017 r. (decyzja doręczona Zarządcy 12 lipca 2017 r.) odmówił zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przy wniosku Zarządcy z 7 kwietnia 2017 r. nr PKM/DF/DF/0070/02/01/17. W związku z powyższym, Zarządca skorzystał z możliwości, o której mowa w art. 33 ust. 18 pkt 2 i art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym. Zarządca, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.4.2017.RK z 7 lipca 2017 r., złożył nowy wniosek z 10 sierpnia 2017 r. We wniosku Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2017/2018 wraz z opisem kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Zarządca pismami z 30 października 2017 r. nr l.dz. 3285/2017 oraz z 7 listopada 2017 r. dokonał modyfikacji wniosku. Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia MliB, a w ograniczonym zakresie przepisy rozporządzenia z 2014 r., poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika na rjp 2017/2018, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości.

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zarządca został powołany jako jednoosobowa spółka Samorządu Województwa Pomorskiego, której założycielem i jedynym akcjonariuszem jest Województwo Pomorskie, w celu realizacji powierzonych jej przez założyciela zadań.

Cele działalności Zarządcy ma realizować poprzez:

- budowę infrastruktury kolejowej lub organizację budowy infrastruktury kolejowej na zasadach zastępstwa inwestorskiego i wykonania w jego ramach obowiązków związanych z procesem budowlanym,
- eksploatację i zapewnienie utrzymania i funkcjonowania infrastruktury kolejowej powstałej w ramach realizacji zadań.

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, składającą się z linii normalnotorowych, niezelektryfikowanych, kategorii VII P wg TSI dla podsystemu „Infrastruktura”:

- linia kolejowa nr 248, dwutorowa, biegnąca od stacji Gdańsk Wrzeszcz (linia nr 202) poprzez Port Lotniczy w Gdańsku do włączenia w linię kolejową nr 201 (Gdynia – Kościerzyna) w kierunku Gdyni, na linii zlokalizowanych jest 8 przystanków osobowych,
- linia kolejowa nr 253, jednotorowa, łącznik pomiędzy liniami nr 248 a linią nr 201 w kierunku Kościerzyny.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca zdefiniował jedną kategorię linii kolejowej w zależności od dopuszczalnej prędkości technicznej i średniodobowego natężenia ruchu pociągów. Tym samym dokonując dla całej długości linii określenia jednej kategorii linii kolejowej, którą oznaczył cyfrowo jako „1”, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty utrzymania i remontów linii kolejowej. Kategoria linii kolejowej została ustalona jako średnia kategoria linii kolejowej ważona długością odcinków, określona z dokładnością do części dziesiątej. Powyższe spełnia przesłanki wskazane w § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB. Ze względu na to, iż Zarządca ustalił jedną kategorię linii dla całej długości linii, to nie ma zastosowania § 21 ust. 6 rozporządzenia MliB, czyli kategorię linii kolejowych, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

2. Średnia wartość masy pociągu

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca ustalił średnią wartość masy pociągu w ramach rjp 2017/2018 w wysokości 127 t. Średnią wartość masy pociągu Zarządca wyznaczył na podstawie danych dotyczących wykonanej pracy eksploatacyjnej uruchomionych pociągów i mas tych pociągów, na linii kolejowej nr 248 i 253 w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 na podstawie danych wskazanych w załączniku nr 2 do wniosku. Wypełniona została przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zgodnie z treścią której Zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego. Ponadto zostały wypełnione przesłanki § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB, czyli średnią wartość masy pociągu ustala się z dokładnością do 1 tony i wartości średnie stanowią średnie ważne pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

II. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, planowana praca eksploatacyjna oraz sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

1. Wyznaczenie bazy kosztowej

Zarządca w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich stosuje rozporządzenie z 2014 r., co jest zgodne z § 28 rozporządzenia MliB. Pismem z 29 czerwca 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 lipca 2017 r.) Zarządca poinformował Prezesa UTK, iż uwzględniając art. 9 rozporządzenia UE, poczynając od rozkładu jazdy pociągów 2018/19 wdroży metodę obliczania kosztów bezpośrednich zgodną z rozporządzeniem UE. W związku z powyższym, Zarządca w rjp 2017/2018, czyli do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE, w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, może stosować przepisy rozporządzenia z 2014 r.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, wyodrębnił koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, do których zaliczył koszty związane z ruchem pociągów: koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty prowadzenia ruchu kolejowego. Zarządca nie uwzględnił kosztów amortyzacji oraz nie uwzględnił kosztów: administracji, ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych, finansowych, a także kosztów pośrednich.

Koszty bezpośrednie, jakie Zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu, przedstawił w tabeli, jak poniżej:

Koszty bezpośrednie jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu		
	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej (w zł)	Prowadzenie ruchu kolejowego (w zł)
Materiały	111 766,09	72 507,18
Energia	385 217,79	50 484,95
Usługi obce	917 401,16	559 678,23
Wynagrodzenia	1 450 467,55	1 304 291,33
Świadczenia na rzecz pracownika	35 643,35	1 328,25
Składki płatnik	272 462,66	264 419,33
Pozostałe koszty rodzajowe	129 752,21	6 943,97
Suma	3 302 710,81	2 259 653,24
Razem koszty bezpośrednie	5 562 364,05	

☒--☒¹

Tak wyodrębnione koszty bezpośrednie, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu, Zarządca przeszacował: 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonym jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;

Obliczenie 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 zmienności pracy eksploatacyjnej [Z=Lp.1/Lp.2]				0,9945

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2017-2018, na podstawie sporządzonych przez Ministra Rozwoju i Finansów w październiku 2016 r. „Wytoczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

¹ Oznaczenie ☒--☒ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmiany		
	2017	2018	Zmiana 2018/2017
CPI – dynamika średnioroczna	101,3%	101,8%	103,1%

Tym samym, uwzględniając współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, a także uwzględniając wskaźniki inflacji, przy określaniu planowanej wysokości kosztów bezpośrednich Zarządca spełnił przesłanki określone w § 21 ust. 13 pkt 1 i 2 rozporządzenia MliB.

2. Planowana praca eksploatacyjna

Planowana praca eksploatacyjna przyjęta do kalkulacji opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej na rjp 2017/2018, zgodnie z treścią wniosku Zarządcy, została przyjęta 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. Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej przyjmuje wartość „1”.

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej ustaloną na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016 z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej o wartości „1”, przedstawiono w poniższej tabeli.

Rozkład jazdy pociągów 2015/2016	
miesiące	pockm
13-31 grudzień 2015	42 606,725
styczeń-2016	67 222,222
luty-2016	66 217,321
marzec-2016	69 114,137
kwiecień-2016	65 487,195
maj-2016	60 295,110
czerwiec-2016	54 838,227
lipiec-2016	26 651,047
sierpień-2016	3 043,952
wrzesień-2016	26 494,846
październik-2016	32 731,953
listopad-2016	53 409,089
1-10 grudzień 2016	17 919,033
Suma	586 030,857

Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej na rjp 2017/2018 wyniosła 586 030,857 pockm.

Powyższe działanie Zarządcy jest zgodne z § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB i nie budzi zastrzeżeń względem przyjętej do kalkulacji stawek planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej.

3. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, została ustalona jako suma części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

Stawki cząstkowe

a) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustalono jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

(i) Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

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:

- 1) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- 2) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

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

Dla średniej stawki ustala się średnią wartość:

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

Wartości średnie, o których mowa wyżej, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Zgodnie z wnioskiem Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych (S_{SR}) według poniższego wzoru:

$$S_{SR} = 5\,704\,779,83 \text{ zł} / 586\,030,857 \text{ pockm}$$

gdzie:

5 704 779,83 zł to planowane koszty bezpośrednie, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, po przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnikami inflacji, 586 030,857 pockm to planowa praca eksploatacyjna.

Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych wyniosła 9,73 zł/pockm.

Zarządca ustalił, tak jak wskazano powyżej, w oparciu o średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, tj. rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, średnią wartość masy pociągu w wysokości 127 t.

(ii) Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu

Zarządca nie określił w regulaminie sieci wzoru, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Zarządca zgodnie z § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB przyjął alternatywne rozwiązanie i określił równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Stosownie do § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB Zarządca określił współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu, w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej, 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.

Zarządca ustalił równe przedziały mas, dla których ustalono współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu. Zarządca przyjął, iż wartość współczynnika różnicującego dla przedziału, w którym zawarta jest średnia wartość masy pociągu, tj. dla przedziału $90 < m \leq 180$, wynosi „1”.

Zarządca określił planowany przychód z opłaty podstawowej według poniższego wzoru:

$$P_p = \text{pockm}_{90} * S_{90} + \text{pockm}_{180} * S_{180} + \text{pockm}_{270} * S_{270}$$

P_p - planowane przychody z opłaty podstawowej

Pockm – liczba pockm w poszczególnych przedziałach mas

S – stawka opłaty podstawowej dla poszczególnych przedziałów mas



Zgodnie z wnioskiem Zarządcy wartości stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz wartości współczynników różnicujących dla poszczególnych przedziałów mas pociągów przedstawia poniższa tabela:

Całkowita masa brutto pociągu [w tonach]	Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych [zł/pockm]	Wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu
$m \leq 90$	9,63 zł	0,98889
$90 < m \leq 180$	9,73 zł	1
$180 < m \leq 270$	9,77 zł	1,00370

(iii) Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych

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

- 1) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej, 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.

Ze względu na to, iż linie zarządzane przez Zarządcę są jednolite pod względem kategorii linii (jedna kategoria linii kolejowych), współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych przyjmuje wartość „1”.

(iv) Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB część stawki zależna od trakcji pociągu:

- 1) jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną;
- 2) wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Ze względu na fakt, iż Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową składającą się z linii niezelektryfikowanych, część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

b) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów we wniosku określona została w wysokości 0 zł/pociągokilometr, co jest zgodne z treścią § 21 ust. 16 i 17 rozporządzenia MliB. Zarządca nie przeprowadził analizy rynku mającej na celu zbadanie, czy wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy, bowiem zgodnie z treścią przepisu § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB Zarządca który przyjął, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów, może odstąpić od przeprowadzania takiej analizy. Powyższe wskazuje, że działania Zarządcy w tym zakresie były zgodne z treścią rozporządzenia MliB.

Należy zwrócić uwagę na art. 33 ust. 21 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli decyzja Prezesa UTK o zatwierdzeniu poprawionego projektu cennika zostanie podjęta w terminie późniejszym niż 30 dni przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów:

- 1) cennik, którego projekt został zatwierdzony, wchodzi w życie 30 dni od dnia, w którym decyzja została podjęta,
- 2) do dnia wejścia w życie nowego cennika obowiązuje cennik obowiązujący w poprzednim rocznym okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

Biorąc pod uwagę treść art. 33 ust. 13 i 14 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca nie przedkłada do zatwierdzenia Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej:

- opłat za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej,
- sposobu ustalania opłat rezerwacyjnych,
- sposobu ustalania opłat za postój pojazdów kolejowych,
- opłat za określone w regulaminie sieci usługi inne niż wymienione w załączniku nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku albo sposobu ich ustalania.

III. Umorzenie postępowania w części dotyczącej zatwierdzenia sposobu 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, w wyroku z dnia 24 kwietnia 2003 r., sygn. akt: III SA 2225/01).

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy należy wskazać, iż Zarządca pismem z 7 listopada 2017 r. zmodyfikował wniosek poprzez wycofanie wniosku w zakresie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej i w tym zakresie Zarządca wniósł o umorzenie postępowania administracyjnego. Jednocześnie Zarządca wskazał, iż nie zamierza pobierać od przewoźników opłaty manewrowej oraz nie ma możliwości wykonywania na swojej infrastrukturze manewrów.

Reasumując, ze względu na oświadczenie Zarządcy o wycofaniu wniosku i wniesienie o umorzenie postępowania administracyjnego w powyższym zakresie oraz twierdzeniu, iż nie będzie pobierać tego typu opłat od przewoźników i nie ma możliwości wykonywania manewrów na infrastrukturze, zasadnym staje się umorzenie niniejszego postępowania administracyjnego w części wskazanej powyżej.

Podsumowanie:

Po przeprowadzeniu analizy Prezes UTK uznał, iż przedstawiony przez Zarządcę we wniosku sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, przepisami rozporządzenia MliB oraz we wskazanym powyżej zakresie rozporządzenia z 2014 r., to stanowi to przesłankę do zatwierdzenia przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Jednocześnie mając na uwadze oświadczenie Zarządcy o cofnięciu wniosku w części dotyczącej sposobu ustalania stawek jednostkowych opłaty manewrowej, zasadnym staje się umorzenie niniejszego postępowania administracyjnego w części wskazanej powyżej.

Mając na uwadze przedstawione powyżej przesłanki, Prezes UTK postanowił 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. 479⁶⁹ § 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 cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

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*