

Warszawa, dnia 12 lipca 2017 r.

Poz. 26

**DECYZJA NR DRRK-WKL.730.4.2017.RK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 lipca 2017 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej  
opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przy wniosku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.  
z siedzibą w Gdańsku z 7 kwietnia 2017 r.**

Na podstawie art. 104 § 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. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935) oraz w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z siedzibą w Gdańsku, zwanego dalej „Zarządcą”, z 7 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 10 kwietnia 2017 r.) nr PKM/DF/DF/0070/02/01/17 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika („Projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM SA”), zwanego dalej „cennikiem”, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „rjp 2017/2018”,

**ODMAWIAM ZATWIERDZENIA**

**projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, przedłożonego przy wniosku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z siedzibą w Gdańsku z 7 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 10 kwietnia 2017 r.) nr PKM/DF/DF/0070/02/01/17.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Wnioskiem z 7 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 10 kwietnia 2017 r.) Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach rjp 2017/2018.

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.

Prezes UTK pismem nr DRRK-WKL.730.4.2017.6.RK z 10 maja 2017 r. wezwał Zarządcę do wyjaśnienia w terminie 7 dni, czy wniosek należy traktować jako wniosek, o którym mowa w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, a więc wniosek o zatwierdzenie w drodze decyzji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej. Jednocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Zarządcę o tym, iż szczegółowe zasady ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej zostały

ustalone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanym dalej „rozporządzeniem MliB”.

Zarządca pismem nr l.dz. 1461/2017 z 22 maja 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 23 maja 2017 r.) poprosił o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi na wezwanie do 30 maja 2017 r., na co Prezes UTK pismem nr DRRK-WKL.730.4.2017.8.RK z 24 maja 2017 r. wyraził zgodę.

Pismem nr l.dz. 1567/2017 z 30 maja 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 2 czerwca 2017 r.) Zarządca poinformował, że wniosek należy traktować jako wniosek, o którym mowa w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

24 maja 2017 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Prezesa UTK z przedstawicielami Zarządcy (notatka służbowa z 24 maja 2017 r.), na którym zwrócono uwagę, iż od 11 kwietnia 2017 r. w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obowiązuje rozporządzenie MliB.

Prezes UTK pismem nr DRRK-WKL.730.4.2017.12.RK z 6 czerwca 2017 r. zawiadomił Spółkę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018 oraz poinformował 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.

Spółka nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

1. Wniosek Zarządcy z 7 kwietnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego – 10 kwietnia 2017 r.) Nr PKM/DF/DF/0070/02/01/17, zwany dalej „Wnioskiem”;
2. E-mail Zarządcy z 7 kwietnia 2017 r.;
3. Pismo Zarządcy nr PKM/DF/DF/0070/01/01/17 z 7 kwietnia 2017 r.;
4. 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 9 maja 2017 r.;
5. Świadectwo bezpieczeństwa z 7 sierpnia 2015 r. wydane przez Prezesa UTK na rzecz Zarządcy;
6. 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-przewoznikow/>;
7. Pismo Zarządcy nr PKM/FE/070/2715 z 22 października 2015 r. w sprawie stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 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”;
8. Pismo Prezesa UTK z 10 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.4.2017.6.RK;
9. Pismo Zarządcy nr l.dz. 1461/2017 z 22 maja 2017 r.;
10. Pismo Prezesa UTK z 24 maja 2017 r. nr DRRK-WKL.730.4.2017.8.RK;
11. Notatka ze spotkania z 24 maja 2017 r. z przedstawicielami Zarządcy;
12. Pismo Zarządcy nr l.dz. 1567/2017 z 30 maja 2017 r.;
13. Pismo Prezesa UTK z 6 czerwca 2017 r. nr DRRK-WKL.730.4.2017.12.RK.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem niniejszego postępowania jest zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2017/2018, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących (wraz z określeniem ich wartości).

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 i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego jest Prezes UTK.

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy 2012/34, 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 swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 r. 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 PKM/FE/070/27/15 z 22 października 2015 r.

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.

Stosownie do art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935): „Do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia niniejszej ustawy ostateczną decyzją lub postanowieniem stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, z tym że do tych postępowań stosuje się przepisy art. 96a-96n ustawy zmienianej w art. 1.”.

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.

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.

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.

W myśl art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3. W związku z powyższym zostało wydane rozporządzenie MliB.

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia 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.

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 zakońzonego 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, 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 przypadkach 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 analizę rynku zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- b) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- c) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe;
- d) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- e) transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- g) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według 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 ponosić 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 postępowaniem 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 MliB, 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.

#### **W trakcie postępowania Prezes UTK zważył, co następuje:**

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/18” oraz projekt cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2017/2018.

Stosownie do art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca zobowiązany jest, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedłożyć do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek częściowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy zmieniającej, projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 10 grudnia 2017 r. zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK nie później niż do 10 kwietnia 2017 r. Zarządca z opisanego obowiązku wywiązał się, przedkładając 10 kwietnia 2017 r. stosowny Wniosek.

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 na rjp 2017/2018.

#### **I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:**

Zarządca zarządza infrastrukturą kolejową o długości linii 34,890 km, normalnotorowych, niezelektryfikowanych, kategorii VII P wg TSI dla podsystemu „Infrastruktura”, których prędkość maksymalna wynosi 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych, w skład której wchodzi:

- linia kolejowa Nr 248, dwutorowa,
- linia kolejowa Nr 253, jednotorowa,
- 8 przystanków osobowych.

#### **II. Wniosek przygotowany w oparciu o nieobowiązujące przepisy prawa**

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rjp 2017/2018 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej zastosował metodologię określania ww. stawek, opartą na przepisach rozporządzenia z 2014 r. W toku postępowania nie przedłożył sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty, która mogłaby być uznana za opłatę manewrową.

Wyjaśnić należy, że przepisy rozporządzenia z 2014 r. wydane zostały na podstawie upoważnienia ustawowego określonego w art. 35 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu sprzed wejścia w życie ustawy zmieniającej i zostały uchylone z dniem 30 grudnia 2016 r. Z uwagi na zmianę ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności przepisu określającego delegację ustawową do wydania rozporządzenia, z dniem 11 kwietnia 2017 r. weszło w życie rozporządzenie MliB i to jego zapisy powinny być podstawą określania sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Nie można zgodzić się ze stanowiskiem Zarządcy, który Wniosek oparł na art. 11 ust. 3 ustawy zmieniającej, który stanowi, iż „do dnia 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy obowiązujących od dnia 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów zarządca infrastruktury może stosować przepisy dotychczasowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury informuje Prezesa UTK o swojej decyzji.”. Należy zwrócić uwagę, że z tego przepisu wynika, iż tylko do 9 grudnia 2017 r. można stosować przepisy dotychczasowe, a więc te sprzed wejścia w życie ustawy zmieniającej, w tym również rozporządzenie z 2014 r. i tylko do wskazanych w tym przepisie regulaminów i umów. Podsumowując, w ww. przepisie nie zostało wskazane, iż odnosi się on również do cenników, a ponadto ww. przepis nie ma zastosowania, gdyż przedmiotowe postępowanie z wniosku dotyczy sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018, a więc dotyczy okresu po 9 grudnia 2017 r. Nie można zatem z ww. przepisu wyciągać wniosku, iż wniosek o zatwierdzenie cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018 może być oparty na przepisach uchylonych z dniem 30 grudnia 2016 r. rozporządzenia z 2014 r.

Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z § 29 rozporządzenia MliB – zarządcy do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia UE, wyłącznie w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich mogą stosować przepisy rozporządzenia z 2014 r. W pozostałym zakresie wnioski o zatwierdzenie cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2017/2018 musi być oparte na aktualnych przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz na przepisach rozporządzenia MliB. W stanie prawnym obowiązującym do 30 grudnia 2016 r. Prezes UTK zatwierdzał stawki jednostkowe opłaty podstawowej, a obecnie Prezes UTK zatwierdza metodologię, a więc sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Rozporządzenie MliB wydane na podstawie przepisu art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 29 rozporządzenia MliB, weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, które miało miejsce 10 kwietnia 2017 r. Zatem w dniu wydania decyzji w przedmiotowej sprawie należy zastosować aktualne przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia MliB i to one powinny stanowić podstawę prawną decyzji wydawanej na podstawie wniosku. Niezgodność Wniosku z obowiązującymi przepisami prawa stanowi podstawę do wydania decyzji odmawiającej zatwierdzenia cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

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

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

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

Do kwestii podstawy prawnej wydanej decyzji odniósł się również Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, podkreślając, że „Jeżeli zdarzenie prawne (zdarzenie będące przedmiotem regulacji prawnej) miało miejsce pod rządami innych przepisów prawnych, niż te które obowiązują w dacie wydania decyzji administracyjnej w tej sprawie, w przypadku braku przepisów przejściowych powstają wymagające rozstrzygnięcia wątpliwości interpretacyjne co do tego, jakie przepisy prawa materialnego powinny mieć zastosowanie w sprawie. W przypadku decyzji konstytutywnych, kształtujących stosunek administracyjnoprawny w chwili ich wydania, należy stosować przepisy obowiązujące w tej właśnie chwili (przepisy nowe), a w przypadku decyzji deklaratoryjnych, stwierdzających ukształtowanie się stosunku administracyjnoprawnego z mocy samego prawa we wcześniejszym okresie, stosować należy przepisy obowiązujące w chwili konkretyzacji tego stosunku, na mocy których doszło do powstania stosunku prawnego (przepisy poprzednie)”. (Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 czerwca 2009 r. sygn. akt IV SA/Wa 517/09).

Również w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego Poznań z dnia 18 września 2014 r. sygn. akt IV SA/Po 72/14 podniesione zostało, że „w przypadku braku przepisów intertemporalnych, organ powinien uwzględnić stan prawny istniejący w dniu wydania decyzji, a nie w dniu wniesienia podania. W przeciwnym razie doszłoby do nieakceptowanej z punktu widzenia obowiązywania zasady praworządności sytuacji, w której organ orzekałby na podstawie nie obowiązujących już przepisów prawa”.

Reasumując, w przedmiotowej sprawie brak jest przepisów intertemporalnych, które dawałyby podstawę do orzekania zgodnie z treścią rozporządzenia z 2014 r., z wyjątkiem § 28 rozporządzenia MliB, który został przywołany powyżej.

Jak wynika z powyższego, oparcie metodologii ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozporządzeniu z 2014 r. jest niezgodne z obowiązującym w dacie wydania decyzji stanem prawnym i stanowi przesłankę do odmowy zatwierdzenia przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

### **III. Oplata za dostęp i korzystanie z peronów**

We wniosku Zarządca przedłożył do zatwierdzenia stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, których sposób ustalania zgodnie z aktualnym stanem prawnym nie podlega



przedłożeniu do zatwierdzenia przez Prezesa UTK, a które można zakwalifikować jako opłaty za dostęp do obiektu infrastruktury uregulowane w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym.

Należy zwrócić uwagę na treść art. 33 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny, w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych.

W myśl art. 4 pkt 52 ustawy o transporcie kolejowym, operatorem obiektu infrastruktury usługowej, zwanym dalej „operatorem”, jest podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 Załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

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

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

W stosunku do obiektów infrastruktury usługowej stosowane są szczególne zasady ich udostępniania i pobierania opłat za korzystanie. Podkreślić należy, że obiektem infrastruktury usługowej jest obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany oraz instalacjami i urządzeniami. W jego skład mogą wchodzić elementy infrastruktury kolejowej określone w Załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, w tym tory kolejowe, o ile stanowią element obiektu infrastruktury usługowej. W takiej sytuacji, zgodnie z treścią art. 35a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, nie ma konieczności udostępniania infrastruktury kolejowej, zgodnie z przepisami art. 29-35 ustawy

o transporcie kolejowym. Wobec powyższego możliwe jest udostępnianie infrastruktury kolejowej stanowiącej element obiektu infrastruktury usługowej na zasadach określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym. O tym, czy obiekt jest zaliczany do obiektów infrastruktury usługowej, decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 Załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa.

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

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

Określenie przez operatora obiektu infrastruktury usługowej wysokości opłat, o których mowa powyżej, jak również pobieranie opłat z tytułu udostępniania i korzystania przez przewoźników kolejowych z obiektu infrastruktury kolejowej nie wymaga wydania przez Prezesa UTK uprzedniej decyzji w przedmiocie zatwierdzenia wysokości opłaty.

Z Wniosku wynika, że infrastruktura kolejowa, którą Zarządca zamierza udostępniać, stanowi element obiektu infrastruktury usługowej. Możliwe jest zatem, chociażby częściowo, zastosowanie procedury określonej w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym. Należy przy tym podkreślić, że stawki za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej nie są zatwierdzane przez Prezesa UTK. Operator sam określa wysokość opłat na zasadach wskazanych w art. 36e ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym i po spełnieniu przesłanek określonych w art. 36f ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym (publikacja wysokości opłat w regulaminie obiektu jak również przekazanie regulaminu Prezesowi UTK oraz zarządcy, z którego siecią kolejową obiekt jest połączony) może, począwszy od 10 grudnia 2017 r., pobierać opłaty z tytułu dostępu do obiektu.

### **Podsumowanie**

Oparcie przez Zarządcę metodologii ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozporządzeniu z 2014 r., co jest niezgodne z obowiązującym w dacie wydania decyzji stanem prawnym, stanowi przesłankę do odmowy zatwierdzenia przedłożonego przez Zarządcę projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Należy zwrócić uwagę, iż zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku odmowy zatwierdzenia cennika 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 przypadku opisanym w pkt 1 powyżej, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, informuje Prezesa UTK o swojej decyzji oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika.

Należy mieć na uwadze, zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy zmieniającej, że przepisów ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym od 30 grudnia 2016 r. nie stosuje się do udostępniania obiektów infrastruktury usługowej w okresie do dnia 9 grudnia 2017 r. Z powyższego wynika więc, że co do zasady, począwszy od 10 grudnia 2017 r., do świadczenia usług wymienionych w Załączniku nr 2 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, należy stosować przepisy dotyczące udostępniania obiektów infrastruktury usługowej, w tym rozdział 6a i 6b oraz art. 35a ust. 1 pkt 2 oraz art. 35a ust 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W przypadku opisanym w pkt 2 powyżej, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika oraz aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK postanowił jak w sentencji.

**POUCZENIE**

Stosownie do treści art. 13b ust. 2 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w związku 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.) od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego: *Ignacy Góra*