

DECYZJA DRR-WLKD.730.16.2018.EN
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 11 czerwca 2018 r.

dla CARGOTOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 105 § 1 k.p.a. po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Cargotor” lub „Zarządcą”, z 9 marca 2018 r. w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu *Cennika stawek minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez CARGOTOR Sp. z o.o. zlokalizowanej na torach o prześwicie 1435 mm na rozkład jazdy 2018/2019*, zwanego dalej „Cennikiem”, w zakresie wysokości oraz sposobu wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłaty manewrowej dla usług realizowanych przez przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2018/2019, w wysokości określonej w załączonym do wniosku Cenniku, tj.: stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz stawek jednostkowych opłaty manewrowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, uzupełnionego pismami z 15 maja 2018 r., 4 czerwca 2018 r. oraz 5 czerwca 2018 r.

- 1) zatwierdzam projekt Cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez CARGOTOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy wniosku z 9 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego –12 marca 2018 r.) w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019;**
- 2) umarzam postępowanie w zakresie zatwierdzenia wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz wysokości stawek jednostkowych opłaty manewrowej na rjp 2018/2019.**

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Prezes UTK wydał 21 września 2015 r. autoryzację bezpieczeństwa dla Zarządcy nr PL2120150005, ważną od 21 września 2015 r. do 30 marca 2020 r., zwaną dalej „autoryzacją bezpieczeństwa”.

Pismem z 9 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK” – 12 marca 2018 r.) Zarządcą, wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie Projektu cennika w zakresie wysokości oraz sposobu wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłaty manewrowej dla usług realizowanych przez przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy na rjp 2018/2019 w wysokości określonej w dołączonym do wniosku Cenniku, tj.: stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz stawek jednostkowych opłaty manewrowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zwanym dalej „Wnioskiem”.

Do Wniosku Zarządcą dołączył projekt Cennika, wraz z załącznikami wskazując, że załączniki oznaczone czerwonym kolorem, zawierające pełne wersje dokumentów, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Następnie, Zarządcą przy piśmie z 15 marca 2018 r. przesłał w formie papierowej do UTK dokumenty stanowiące załączniki do przedłożonego wcześniej projektu Cennika ponownie wskazując, że załączniki oznaczone kolorem czerwonym zawierają tajemnicę przedsiębiorstwa.

Pismem z 23 marca 2018 r., złożonym w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP, Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Fundacją „Pro Kolej””, wystąpiła do Prezesa UTK o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie Wniosku Zarządcy z 9 marca 2018 r.

Pismem z 26 kwietnia 2018 r. nr DRR-WLKD.730.16.2018.9.TJ Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na wniosek postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz wezwał go do przedłożenia, w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia następujących dokumentów:

1. informacji o planie działalności gospodarczej na 2018 r. i 2019 r., w tym:
 - a) charakterystyki działalności biznesowej – opisu działalności;
 - b) opisu podstawowych celów organizacji – planu rozwoju działalności;
 - c) planu w zakresie utrzymania infrastruktury;
2. polityki rachunkowości, planu kont oraz opisu (charakterystyki) planu kont;
3. rachunku zysków i strat za 2017 r., sporządzonego zgodnie z załącznikiem nr 1 do pisma;
4. przychodów oraz kosztów za 2017 r. sporządzonych zgodnie z załącznikiem nr 2 do pisma.

Postanowieniem z 10 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.16.2018.11.TJ Prezes UTK dopuścił Fundację „Pro Kolej” do postępowania jako organizację społeczną na prawach strony.

Prezes UTK postanowieniem z 10 maja 2018 r. nr DRR-WLKD.730.16.2018.12.TJ ograniczył Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Cargotor zawartego w załącznikach do Projektu cennika przedłożonego przy piśmie z 9 marca 2018 r. oraz piśmie z 15 marca 2018 r.

Zarządca przy piśmie z 15 maja 2018 r. przesłał Prezesowi UTK płytę CD zawierającą dokumenty, do których przedstawienia został wezwany pismem z 26 kwietnia 2018 r. wskazując, że stanowią one tajemnicę przedsiębiorstwa.

Prezes UTK pismem z 29 maja 2018 r., nr DRR-WLKD.730.16.2018.15.TJ wezwał Zarządcę do udzielenia, w terminie 7 dni od dnia doręczenia pisma, wyjaśnień lub korekty Wniosku z 9 marca 2018 r. w zakresie wyznaczenia współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, który został uwzględniony zarówno przy ustaleniu wielkości pracy jak i planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Postanowieniem z 29 maja 2018 r., nr DRR-WLKD.730.16.2018.16.TJ Prezes UTK ograniczył Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Cargotor załączonego do pisma z 15 maja 2018 r.

Pismem z 4 czerwca 2018 r. oraz 5 czerwca 2018 r. Zarządca przedłożył dokumenty w formie papierowej oraz na płycie CD, zawierające informacje, do których przedłożenia Zarządca był wzywany pismem z 29 maja 2018 r. Skorygował jednocześnie błędy rachunkowe w pierwotnym Wniosku.

Postanowieniem z 6 czerwca 2018 r. nr DRR-WLKD.730.16.2018.19.TJ Prezes UTK ograniczył Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu do części materiału dowodowego, złożonego przy piśmie z 4 czerwca 2018 r. oraz 5 czerwca 2018 r.

Na potrzeby postępowania administracyjnego zostały zgromadzone następujące materiały dowodowe:

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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 700 z późn. zm.), nr 0000484401, stan na 12 kwietnia 2018 r.;
2. Autoryzacja bezpieczeństwa z 21 września 2015 r. nr PL2120150005;
3. Regulamin Sieci – Cargotor;
4. Wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, Aktualizacja Październik 2017 r.;
5. Pismo z 24 lipca 2017 r. nr TDSb-881-27/2017 dotyczące zasad obliczania kosztów bezpośrednich.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu Cennika w zakresie wysokości oraz sposobu wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłaty manewrowej dla usług realizowanych przez przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy na rjp 2018/2019 w wysokości określonej w dołączonym do Wniosku Cenniku, tj.: stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz stawek jednostkowych opłaty manewrowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym

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

Stosownie zaś do regulacji zawartej w art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjmując środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34, wydane zostało Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, s. 17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

Zgodnie z powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu UE i aktach wykonawczych do rozporządzenia, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, 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.

Z kolei 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.

Stosownie zaś do regulacji zawartej w art. 10 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej obowiązany jest zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

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

Stosownie do art. 122d § 1 k.p.a. do spraw załatwianych milcząco nie stosuje się przepisów art. 10 i 79a k.p.a.

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 umożliwi, dokonać podwyżki stawek.

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

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

W myśl art. 35 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, m.in.: sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11.

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

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

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

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

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

W myśl § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB, zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególne kategorie 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, 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu przyjmowane do obliczenia opłaty.

Jeżeli zarządca nie zarządza linią kolejową, może stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

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

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

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

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

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

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

- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

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

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

Zarządca przy piśmie z 9 marca 2018 r. przedłożył Wniosek o zatwierdzenie projektu Cennika, zgodnie z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, wysokości oraz sposobu wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłaty manewrowej dla usług realizowanych przez przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej Zarządcy na rjp 2018/2019, w wysokości określonej w dołączonym do Wniosku Cenniku, tj.:

I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym,

II. stawek jednostkowych opłaty manewrowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Ponadto Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt Cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2018/2019.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MiiB, dyrektywy 2012/34 oraz rozporządzenia KE poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę Wniosek o zatwierdzenie projektu Cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019.

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłaty manewrowej

Jak wskazano we Wniosku, Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie Cennika zastosował metodologię określania ww. stawek opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MiiB oraz rozporządzenia UE.

Weryfikacja projektu Cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, przeprowadzona została przy wykorzystaniu całego zgromadzonego materiału dowodowego, pozyskanego z różnych źródeł i nośników, w tym w formie papierowej oraz w formie elektronicznej na płycie CD.

Wniosek Zarządcy zawiera:

- 1) pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej oraz wydrukiem z KRS Zarządcy;
- 2) Cennik stawek minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez CARGOTOR Sp. z o.o. zlokalizowanej na torach o prześwicie 1435mm na rozkład jazdy 2017/2018;
- 3) Metodyka kalkulacji stawek minimalnego dostępu CARGOTOR Sp. z o.o. – wersja pełna na płycie CD;
- 4) Metodyka kalkulacji stawek minimalnego dostępu CARGOTOR Sp. z o.o. – wersja niezawierająca informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa;
- 5) Załącznik do Metodyki – Metodyka kalkulacji kosztów bezpośrednich i pośrednich oraz alokacji na usługi;
- 6) Załącznik do Metodyki – Metodyka kalkulacji kosztów bezpośrednich i pośrednich oraz alokacji na usługi – wersja niezawierająca informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa;
- 7) Załącznik 2 do Metodyki – Schemat infrastruktury kolejowej granicznego rejonu przeładunkowego w Małaszewiczach;

Ponadto, w trakcie postępowania Zarządca przedłożył:

- Rachunek zysków i strat za 2017 r.;
- Koszty i przychody za 2017 r.;
- Plan działalności na 2018 i 2019
- Pismo zawierające skorygowanie błędów Wniosku;

- Informacja w zakresie planu utrzymania infrastruktury CARGOTOR Sp. z o.o. w latach 2018 – 2019;
- Plan działalności gospodarczej;
- Plan remontów infrastruktury – rejon CP Małaszewicze;
- Dokumentacja polityki rachunkowości;
- Sprawozdanie z działalności zarządu spółki za rok obrotowy od 1.01.2017 do 31.12.2017;
- Załącznik 1a – Rachunek Zysków i Strat;
- Załącznik 1b - Rachunek Zysków i Strat;
- Załącznik 2 – Rachunek Przychodów i Kosztów;
- Skorygowany rachunek zysków i strat za 2017 r oraz kosztów i przychodów za 2017 r. wraz z wyjaśnieniami;
- Metodykę kalkulacji stawek wersja jawna;
- Metodykę kalkulacji stawek wersja tajna;
- Metodykę kalkulacji kosztów bezpośrednich wersja jawna;
- Metodykę kalkulacji kosztów bezpośrednich wersja tajna;
- plik *05_Rejon Graniczny Małaszewicze schemat_do_druku*;
- plik *Model_kalkulacji_min.dost* – 2018-19 na płycie CD.

Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Autoryzacja bezpieczeństwa Zarządcy wskazuje, że zarządza on łącznie 66,735 km torów o szerokości 1435 mm.

Zgodnie z Wnioskiem Zarządcy, projekt oraz kalkulacja dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm. Stawki dotyczą wyłącznie infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w rejonie Centrum Przeładunkowego Małaszewicze, zwanego dalej „CP Małaszewicze”.

Jak wynika z treści Wniosku, opłata podstawowa za dostęp do infrastruktury kolejowej, pobierana będzie za usługi świadczone na następującej infrastrukturze:

- linii nr 865 Magdalenka – Małaszewicze Centralne (MsC), dwa tory o długości 3 032 m każdy,
- linii nr 866 Magdalenka – Małaszewicze Rozrządowa (MsR) o długości 1 427 m,
- linii nr 867 Małaszewicze Centralne (MsC) – Małaszewicze (MsE) o długości 1 198 m,
- linii nr 906 Chotyłów – Mętraki o długości 5 697 m,
- toru dojazdowego do infrastruktury usługowej innego podmiotu (terminala towarowego w celu dokonania czynności załadunku i wyładunku) o długości 523 m.

Opłata manewrowa za usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, pobierana będzie za usługi świadczone na następującej infrastrukturze:

- toru nr 14 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 752 m,
- toru nr 136 Małaszewicze (MsB) – Małaszewicze (MsC) o długości 283 m,

Jak wskazano we Wniosku linie oraz tory kolejowe posiadają zbliżone parametry techniczne, dlatego Zarządca nadał im tę samą kategorię.

Z treści Wniosku wynika również, że tory dojazdowe nie stanowią torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej Cargotor wymienionych w Załączniku II do dyrektywy 2012/34. Wobec powyższego usługi przejazdu na tych torach stanowią usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Zarządca wraz z Wnioskiem przedłożył schemat sytuacyjny CP Małaszewicze oraz opis infrastruktury kolejowej wraz z przypisanymi usługami do poszczególnych jej elementów.

Baza kosztowa przyjęta do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca do kalkulacji stawek jednostkowych zarówno opłaty podstawowej jak i manewrowej przyjął wysokość kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym (2017). Zgodnie ze sprawozdaniem finansowym koszty Zarządcy wyniosły ~~0~~.

Ze wskazanej wyżej bazy kosztowej zostały wyłączone koszty wybranych usług w wysokości ~~0~~.

Zarządca podzielił koszty jakie poniesie jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej na jednorodne kategorie kosztowe (ang. Homogenous Cost Category), zwane dalej „kategoriami HCC”, uwzględniając naturę powstania kosztów i ich celu, miejsca ich poniesienia oraz materialności. Wyodrębnione w ten sposób zostały koszty, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu. Należą do nich:

A. Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze ~~0~~

Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze ~~0~~

B. Koszty utrzymania i remontu infrastruktury

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze ~~0~~

Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze ~~0~~

Inne remonty w CP Małaszewicze ~~0~~

Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze ~~0~~

Wynagrodzenia grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze ~~0~~

Sieć trakcyjna w CP Małaszewicze ~~0~~

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych ~~0~~

Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych ~~0~~

Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych ~~0~~

C. Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie

Koszty administracyjne w CP Małaszewicze ~~0~~

Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze ~~0~~

Koszty administracyjne Centrali ~~0~~

Koszty pośrednie działalności Centrali ~~0~~

Koszty finansowe działalności Centrali ~~0~~

Koszty wyłączone z kalkulacji ~~0~~

Jak wskazuje Zarządca, jako podstawę kalkulacji stawek opłaty podstawowej przyjęto wyłącznie koszty dotyczące linii i torów kolejowych o prześwicie 1435 mm. Pozostałe koszty, znajdujące się we Wniosku, zostały zaprezentowane w celu wykazania całkowitych kosztów Zarządcy poniesionych w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2017) i nie zostały uwzględnione przy kalkulacji stawek opłaty podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Ponadto Cargotor poinformował we Wniosku, że nie będzie korzystał ze środków publicznych.

Zgodnie z informacją zawartą we Wniosku, Cargotor nie prowadzi pełnej rozdzielnej rachunkowości wysokość kosztów, które Zarządca poniósł w rezultacie świadczenia usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (brak rachunkowości odrębnie dla poszczególnych usług). W trakcie przygotowania Cennika koszty przyjęte do kalkulacji kosztów bezpośrednich zostały wyodrębnione z wartości wszystkich kosztów Zarządcy w rejonie CP Małaszewicze na podstawie:

- Bezpośredniego przypisania kosztów remontów do infrastruktury;
- Wskaźników podziału kosztów;

- Narzutu (proporcjonalnego podziału kosztów) na bezpośrednie koszty remontów;
- Narzutu (proporcjonalnego podziału kosztów) na koszty przypisane we wcześniejszych etapach do usług (dla kosztów Centrali).

Przyjęte wskaźniki alokacji kosztów między usługami minimalnego dostępu kształtują się następująco:

Klucz podziału kosztów	Wartość oraz % kosztów	Oplata podstawowa	Dostęp do urządzeń trakcyjnych - opłata podstawowa	Oplata manewrowa	Dostęp do urządzeń trakcyjnych - opłata manewrowa	Pozostałe usługi i tor szeroki
Długość torów ogółem	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Długość torów zelektryfikowanych	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty remontów przypisanych bezpośrednio do infrastruktury/usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Narzut na przypisane koszty usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych ze zrealizowanymi przejazdami w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2017).

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2017 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2017 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Terminale Towarowe w kraju	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty związane z dotacją UE	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wybranych usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych ze zrealizowanymi manewrami w ostatnim zamkniętym roku obrotowym (2017).

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2017 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2017 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Terminale Towarowe w kraju	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty związane z dotacją UE	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wybranych usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację alokacji kosztów dostępu do trakcji dla usług w ramach minimalnego dostępu opłaty podstawowej

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2017 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2017 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czyszcze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksploatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Terminale Towarowe w kraju	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czyszcze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty związane z dotacją UE	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wybranych usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację alokacji kosztów dostępu do trakcji dla usług w ramach minimalnego dostępu opłaty manewrowej.

Kategoria HCC	Wykonanie kosztów 2017 [zł]	Wskaźnik alokacji kosztów [%]	Wykonanie kosztów minimalnego dostępu w 2017 r. [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remont infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Terminale Towarowe w kraju	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czynsze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Pozostałe koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w Terminalach Towarowych	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wyłączone z kalkulacji stawek	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty związane z dotacją UE	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty wybranych usług	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Jak wynika z treści Wniosku, planowana wysokość kosztów przyjętych do kalkulacji stawek za minimalny dostęp do infrastruktury wyznaczona została jako iloczyn kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniósł w ostatnim zamkniętym roku obrotowym jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata.

Jak wskazano we Wniosku, współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczony został jako iloraz liczby dni rjp, który rozpocznie się 9 grudnia 2018 r. i skończy 7 grudnia 2019 r. (365 dni) i liczby dni w ostatnim zakończonym roku, tj. 2017 r. (365 dni). Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej wynosi 99,726%.

W piśmie z 4 czerwca 2018 r. Zarządca skorygował współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, wskazując że we wniosku omyłkowo został umieszczony błędny współczynnik. Zgodnie z poprawionym wnioskiem rjp rozpoczyna się 9 grudnia 2018 r. zaś kończy 14 grudnia 2019 r. (371). Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej wynosi 101,644%.

Koszty wykonane w 2017 r. przeindeksowane zostały również przez Zarządcę wskaźnikiem inflacji za 2018 oraz 2019 rok, ustalonym na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw”, w wysokości odpowiednio 2,3% i 2,3%. Wskaźnik wzrostu został określony na poziomie 106,373%.

Kalkulacja planowanych kosztów ponoszonych jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu.

Kategoria HCC	Planowane koszty na rjp 2018/2019 Oplata podstawowa [zł]	Planowane koszty na rjp 2018/2019 Oplata manewrowa [zł]	Sieć trakcyjna Oplata podstawowa [zł]	Sieć trakcyjna Oplata manewrowa [zł]
Prowadzenie ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne koszty prowadzenia ruchu kolejowego w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Utrzymanie i remonty infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Czyszcze i opłaty z tytułu użytkowania lub dostępu do infrastruktury w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Inne remonty w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Eksplatacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Wynagrodzenie grupy remontowej i magazynu w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne, finansowe i pośrednie	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty pośrednie działalności w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty administracyjne Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty pośrednie działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty finansowe działalności Centrali	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Koszty niekwalifikowane

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. Pismem z 24 lipca 2017 r. znak: TDSb-881-27/2017 Zarządca przedłożył metodologię obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty minimalnej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto część kosztów, które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami i manewrów. Zaliczone zostały do nich koszty wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotnicznych, nastawniczych w CP Małaszewicze, koszty remontów infrastruktury kolejowych w CP Małaszewicze oraz koszty sieci trakcyjnej.

Z grupy kosztów wykonanych w 2017 r., zgodnie z rozporządzeniem UE Zarządca wyłączył następujące koszty:

- które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- finansowania;
- pośrednie w całej sieci, w tym pośrednie wynagrodzeń i emerytur;
- administracyjne ponoszone w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- dla których zarządca infrastruktury otrzymał finansowanie na konkretne inwestycje infrastrukturalne, którego nie jest zobowiązany zwrócić, i jeżeli inwestycje te są uwzględnione w obliczeniu kosztów bezpośrednich.

Wskazane wyżej koszty zostały w całości uznane za koszty pośrednie. Z pozostałych kosztów wyodrębniono koszty remontów infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze, koszty wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotnicznych, nastawniczych CP Małaszewicze oraz koszty sieci trakcyjnej, które częściowo stanowią koszty bezpośrednie.

✂--✂

✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂

✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂
✂--✂	✂--✂

✂--✂

Kategoria HCC	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2018/2019 [zł]	Udział kosztów bezpośrednich [%]	Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu na rjp 2018/2019 [zł]
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Poniższa tabela przedstawia kalkulację planowanych kosztów bezpośrednich, które Zarządca poniesie jako rezultat świadczenia usługi manewrowej w ramach minimalnego dostępu.

Kategoria HCC	Planowane koszty minimalnego dostępu na rjp 2018/2019 [zł]	Udział kosztów bezpośrednich [%]	Planowane koszty bezpośrednie minimalnego dostępu na rjp 2018/19 [zł]
Wynagrodzenie dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Remonty infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Sieć trakcyjna	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Planowana wysokość kosztów bezpośrednich, wynikających z udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, które Zarządca poniesie w związku ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu, zgodnie z treścią Wniosku wyniesie w przypadku opłaty podstawowej ✂--✂ zł a w przypadku opłaty manewrowej ✂--✂ zł.

Wyznaczenie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej

Zarządca ustalił wielkość pracy eksploatacyjnej dla rjp 2018/2019, poprzez pomnożenie wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rjp – 2016/2017 i współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (101,923%).

Wysokość planowanej pracy eksploatacyjnej kształtuje się jak w poniższej tabeli

Usługa za którą pobierana jest opłata podstawowa za minimalny dostęp	Z siecią trakcyjną Tak/Nie	Praca eksploatacyjna w rjp 2016/2017	Praca eksploatacyjna w rjp 2017/2018
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Tak	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Tak	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Nie	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Nie	✂--✂	✂--✂

Usługa za którą pobierana jest opłata manewrowa za minimalny dostęp	Z siecią trakcyjną Tak/Nie	Praca eksploatacyjna w rjp 2016/2017	Praca eksploatacyjna w rjp 2017/2018
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Tak	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Tak	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w pociągokilometrach	Nie	✂--✂	✂--✂
Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażona w bruttonokilometry	Nie	✂--✂	✂--✂

WYZNACZENIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY PODSTAWOWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Jak wskazuje Zarządca, stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych od kosztów bezpośrednich (w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej od trakcji pociągu), oraz rodzaju wykonywanych przewozów.

Wyznaczenie stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów

Część stawki związana z rodzajem wykonywanego przewozu została określona na poziomie ✂--✂ zł za pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wykazałaby, że wartość składnika stawki wyższa niż ✂--✂ zł/pockm nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

Wyznaczenie stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zarządca dokonując kalkulacji stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (1) wyznaczył średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, (2) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej, (3) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Wyznaczenie średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zgodnie z informacją wskazaną we Wniosku, średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości ✂--✂ zł oraz planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości ✂--✂ pockm. Średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej wynosi ✂--✂ zł/pockm.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Zarządca nie dokonał kategoryzacji linii kolejowych, zatem współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej został określony jako wartość zł/pockm .

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu

W pierwszej kolejności Zarządca podzielił koszty bezpośrednie na dwie kategorie – planowane koszty bezpośrednie opłaty podstawowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, których wysokość nie jest uzależniona od masy pociągu. Ich wysokość została ustalona na poziomie zł . Drugą kategorię stanowią koszty bezpośrednie opłaty podstawowej w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej których wysokość zależy od masy pociągu. Do tej kategorii zaliczone zostały m.in. koszty remontów i eksploatacji infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze. Wysokość tych kosztów została określona na poziomie zł .

Następnie Zarządca obliczył wartość składnika różnicującego jako iloraz kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Dla części kosztów bezpośrednich niezależnych od masy pociągu, praca eksploatacyjna wyrażona została w pockm. Dla kosztów bezpośrednich zależnych od masy pociągu praca eksploatacyjna została określona bruttonokilometrach, zwanych dalej „btkm”.

	Wysokość kosztów	Planowana praca eksploatacyjna	Składnik różnicujący [zł]
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu zależne od masy pociągu	zł	zł	zł
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu niezależnie od masy pociągu	zł	zł	zł

Zarządca ustalił wzór składnika różnicującego:

$$W_m = \frac{7,9111 + \frac{19,5038 \times M}{1000}}{26,9502}$$

zł – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej.

Podany wyżej wzór po przekształceniu kształtuje się jak poniżej:

$$W_m = 0,29354 + \frac{0,72370 \times M}{1000}$$

Jak wskazuje Zarządca, wskaźnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu został wyznaczony w taki sposób aby:

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

Średnia masa składu pojazdów kolejowych

Zarządca ustalił średnią masę pociągu nie korzystającego z urządzeń dostarczających energię trakcyjną na poziomie ton oraz ton dla pociągów korzystających z tych urządzeń.

Wyznaczenie części stawki zależnej od trakcji pociągu

Jak wynika z treści Wniosku, koszty przypisane do kategorii dostępu do urządzeń sieci trakcyjnej w związku ze świadczeniem usług przejazdów w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zostały wyodrębnione z bazy kosztów i stanowią punkt wyjścia do wyznaczenia składnika stawki zależnej od trakcji pociągu.

Zarządca określił planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem sieci trakcyjnej na poziomie pockm .

Zarządca przyjął, że koszty bezpośrednie w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną nie są uzależnione od masy pociągów.

Część stawki zależna od trakcji została ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną (zł) oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną (zł) i wynosi zł/pockm.

Wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej sposoby obliczania stawek cząstkowych, wzór stawki jednostkowej opłaty podstawowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjną kształtuje się następująco:

$$W_m = 26,9502 \times \left(0,29354 + \frac{0,72370 \times M}{1000} \right),$$

po przekształceniu:

$$W_m = 7,9111 + \left(19,5038 \times \frac{M}{1000} \right)$$

Natomiast wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty podstawowej z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną:

$$W_m = 26,9502 \times \left(0,29354 + \frac{0,72370 \times M}{1000} \right) + 0,5450,$$

po przekształceniu:

$$W_m = 8,4560 + \left(19,5038 \times \frac{M}{1000} \right),$$

WYZNACZENIE STAWKI JEDNOSTKOWEJ OPŁATY MANEWROWEJ ZA MINIMALNY DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Jak wskazuje Zarządca, stawki jednostkowe zostały wyznaczone jako suma stawek zależnych od kosztów bezpośrednich (w tym od masy pociągu i kategorii linii kolejowej od trakcji pociągu) oraz rodzaju wykonywanych przewozów.

Wyznaczenie stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wykazałaby, że wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy i ustalił część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów na poziomie zł/pockm.

Wyznaczenie stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zarządca dokonując kalkulacji stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej (1) wyznaczył średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, (2) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej, (3) wyznaczył współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Wyznaczenia średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej

Zgodnie z informacją wskazaną we Wniosku, średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wyznaczona została jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w wysokości zł oraz planowanej pracy eksploatacyjnej w wysokości pockm. Średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej wynosi zł/pockm.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Zarządca nie dokonał kategoryzacji linii kolejowych, zatem współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej został określony jako wartość 1 zł/pockm.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu

W pierwszej kolejności Zarządca podzielił koszty bezpośrednie na dwie kategorie –planowane koszty bezpośrednie opłaty manewrowej w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, których wysokość nie jest uzależniona od masy pociągu. Ich wysokość została ustalona na poziomie zł. Drugą kategorię stanowią te koszty bezpośrednie opłaty manewrowej w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, których wysokość zależy od masy pociągu. Wysokość tych kosztów została określona na poziomie zł.

Następnie Zarządca obliczył wartość składnika różnicującego jako iloraz kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej. Dla części kosztów bezpośrednich niezależnych od masy pociągu, praca eksploatacyjna wyrażona została w pockm. Dla kosztów bezpośrednich zależnych od masy pociągu praca eksploatacyjna została określona w btkm.

	Wysokość kosztów	Planowana praca eksploatacyjna	Składnik różnicujący [zł]
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu niezależnie od masy pociągu	☒--☒	☒--☒	☒--☒
Koszty bezpośrednie minimalnego dostępu zależne od masy pociągu	☒--☒	☒--☒	☒--☒

Zarządca ustalił wzór składnika różnicującego:

$$W_m = \frac{5,8644 + \frac{0,00 \times M}{1000}}{5,8644}$$

M – masa brutto pociągu wyrażona z dokładnością do tony;

☒--☒ – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowej;

Podany wyżej wzór po przekształceniu kształtuje się jak poniżej:

$$W_m = 1,000 + \frac{0,00 \times M}{1000}$$

Jak wskazuje Zarządca wskaźnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu został wyznaczony w taki sposób aby:

- dla średniej masy pociągu (☒--☒ wartość współczynnika wynosiła 1;
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, w wyłączeniu przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów zostały określone w taki sposób, aby były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Wyznaczenie części stawki zależnej od trakcji pociągu

Jak wynika z treści Wniosku koszty przypisane do kategorii dostępu do urządzeń sieci trakcyjnej w związku ze świadczeniem usług przejazdów w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zostały wyodrębnione z bazy kosztów i stanowią punkt wyjścia do wyznaczenia składnika stawki zależnej od trakcji pociągu.

Zarządca określił planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem sieci trakcyjnej na poziomie ☒--☒ pockm.

Zarządca przyjął, że koszty bezpośrednie w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną nie są uzależnione od masy pociągów.

Część stawki zależna od trakcji została ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną ☒--☒ zł) oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną (☒--☒ pockm) i wynosi ☒--☒ zł/pockm.

Średnia masa składu pojazdów kolejowych

Zarządca, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, ustalił średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegających manewrom dla pojazdów nie korzystających z urządzeń dostarczających energię trakcyjną na poziomie ☒--☒ ton oraz ☒--☒ ton dla pojazdów korzystających z tych urządzeń.

Wzór na wyliczenie stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca określił wzór, według którego wyliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjną:

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(5,8644 + \left(1,0 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm},$$

oraz z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną:

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(5,8644 + \left(1,0 \times \frac{M}{1000} \right) + 0,9106 \right) \text{zł/pockm}$$

Podstawiając średnie masy składów pojazdów kolejowych do wzoru stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń dostarczających energię trakcyjną wynosi 3,20 zł/pocmk, natomiast stawka jednostkowa opłaty manewrowej z wykorzystaniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną 3,20 zł/pocmk.

PODSUMOWANIE

Wniosek przedłożony do zatwierdzenia wraz z projektem Cennika oraz metodologią określającą sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, o których mowa w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym został doręczony na adres UTK 12 marca 2018 r.

Weryfikacja akt postępowania pozwala stwierdzić, że przedłożony przy Wniosku projekt Cennika w części dotyczącej sposobu ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa, tj. ustawą o transporcie kolejowym, rozporządzeniem MliB oraz rozporządzeniem UE.

Przyjęte do wyliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej bazy kosztowe zostały przygotowane w ten sposób, że Zarządca z ogólnej bazy kosztowej (podzielonej na jednorodne kategorie kosztów HCC) wyodrębnił koszty, które poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, odrębnie koszty ponoszone w związku z wykonywanymi przewozami oraz w związku z wykonywanymi manewrami. Tak wyodrębnione koszty zostały przemnożone przez współczynnik długości torów ogółem, długości torów zelektryfikowanych, kosztów remontu przypisanych bezpośrednio do infrastruktury/usługi, narzutu na przypisane koszty usług. Zarządca wyjaśnił, że wskazany wyżej sposób wyodrębniania kosztów, które poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu na udostępnianej infrastrukturze wynika z faktu, że nie prowadzi on odrębnej rachunkowości dla torów o szerokości 1435 mm, 1520 mm oraz torów wchodzących w skład obiektów infrastruktury usługowej. Tak wyodrębnione bazy kosztowe zostały przemnożone przez współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, współczynnik zmienności wynikający z inflacji oraz współczynnik zmienności wynikający ze stosunku kosztów bezpośrednich w ogólnej bazie kosztów, które Zarządca poniósł jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu, wyliczonej zgodnie z opisaną wyżej procedurą.

Z grupy kosztów wykonanych w 2017 r. Zarządca wyłączył takie koszty jak: koszty które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, koszty nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych, koszty finansowania, koszty pośrednie w całej sieci, koszty administracyjne ponoszone w ramach systemów różnicowania opłat, koszty amortyzacji, koszty, dla których zarządca infrastruktury otrzymał finansowanie na konkretne inwestycje infrastrukturalne, którego nie jest zobowiązany zwrócić, i jeżeli inwestycje te są uwzględnione w obliczeniu kosztów bezpośrednich, które zostały w całości uznane za koszty pośrednie. Z pozostałych kosztów wyodrębniono koszty remontów infrastruktury kolejowej w CP Małaszewicze, koszty wynagrodzenia dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych CP Małaszewicze oraz koszty sieci trakcyjnej, które częściowo stanowią koszty pośrednie.

W ocenie Prezesa UTK przedłożona przez Zarządcę baza kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat świadczenia usług minimalnego dostępu związanych z przejazdem pociągu oraz baza kosztów bezpośrednich związana ze zrealizowanymi manewrami jest zgodna z przepisami rozporządzenia MliB oraz rozporządzenia UE.

Należy zauważyć, że przepisy prawne nie wskazują jasno sposobu przyjmowania pracy eksploatacyjnej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zaplanowanie przez Zarządcę w ramach rjp 2018/2019 pracy eksploatacyjnej z wykorzystaniem wielkości pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym przeindeksowanej współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej, nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK, w szczególności, że wypełnia przesłanki art. 6 i 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2018 r., poz. 395 z późn. zm.), tj. przyjmowania przychodów i kosztów w okresie wspólnym dla ujmowania kosztów oraz przychodów z nimi związanych, zgodnie z zasadami rzetelności i ostrożności w rachunkowości stosowanej przez przedsiębiorstwo.

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej została określona przez Zarządcę jako suma stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz suma stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, co jest zgodne z § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Zgodnie z § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB Zarządca ustalił również część stawki zależnej od kosztów bezpośrednich jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trójki pociągu.

Za zgodne z § 21 ust. 3 rozporządzenia MliB uznać należy również ustalenie części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloczynu średniej stawki zależnej od masy i kategorii linii oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, ustalonych na poziomie 2 zł oraz wolumenu planowanej pracy eksploatacyjnej na poziomie 2 pockm. Zgodnie z przedłożoną metodologią średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynosi 2 zł. Sposób ustalania średniej stawki zależnej od kategorii linii kolejowej uznać należy za zgodny z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił jedną kategorię linii kolejowej, uznając że zarządzane przez niego linie i tory kolejowe posiadają zbliżone parametry techniczne i stanowią tę samą kategorię. Infrastruktura zarządzana przez Zarządcę nie posiada zróżnicowanych parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Takie działanie jest zgodne z przepisem § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB.

Zarządca we Wniosku określił wzór, według którego określa się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu stosowany do obliczania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

$$W_m = \frac{7,9111 + \frac{19,5038 \times M}{1000}}{26,9502}$$

Wzór ten został ustalony w taki sposób, aby:

- dla średniej masy pociągu (2 tony) współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy wynosił 1,
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu,
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Powyższe zostało ustalone zgodnie z przepisem § 21 ust. 9 i 10 rozporządzenia MliB.

Cargotor na zarządzanej infrastrukturze udostępnia urządzenia dostarczające energię trakcyjną zarówno na liniach kolejowych jak i torach kolejowych. Z ogólnej bazy kosztowej wyodrębnione zostały koszty bezpośrednie ponoszone przez Zarządcę w związku z udostępnianiem urządzeń dostarczających energię trakcyjną dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej w wysokości 2 zł. Część stawki zależna od trakcji pociągu została ustalona zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, tj. jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w wysokości 2 pockm. Część stawki zależna od trakcji pociągu określona została na poziomie 0,54496 zł/pockm.

Zgodnie z treścią Wniosku Zarządca nie wykonuje przewozów, których wykonywanie uzależnione jest od dofinansowania ze środków publicznych. Nie przeprowadził również analizy rynku, z której wynikałoby, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, inna niż 2 zł/pockm, nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. Wobec powyższego Zarządca określił część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, 16 i 17 rozporządzenia MliB, na poziomie 2 zł/pockm. Działanie Zarządcy należy uznać za zgodne z ww. przepisami rozporządzenia MliB.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany jest do zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2018/2019, przedłożonego przy Wniosku, uzupełnionego pismami z 15 maja 2018 r., 4 czerwca 2018 r. oraz 5 czerwca 2018 r.

Odnosząc się do stawki jednostkowej opłaty manewrowej wskazać należy, że Zarządca ustalił, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, opłatę manewrową tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca ustalił również średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom.

Zarządca ustalił stawkę jednostkową opłaty manewrowej jako sumę stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz sumę stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, co jest zgodne z § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej w zakresie opłaty manewrowej stanowi iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej oraz współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Powyższe jest zgodne z zasadą ustalania stawki jednostkowej zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, określonego w § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB.

Podobnie jak w przypadku stawki jednostkowej opłaty podstawowej średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej Zarządca określił jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich poniesionych w związku ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu w związku ze zrealizowanymi przejazdami, z wyłączeniem kosztów

udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, w wysokości 5,8644 zł oraz planowanej pracy eksploatacyjnej związanej z wykonywanymi manewrami w 1,00 pockm. Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej dla obliczania opłaty manewrowej wynosi 5,8644 zł/pockm. Wskazane wyżej wyliczenie uznać należy za zgodne z przepisem § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił wzór, według którego określa się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu stosowany do obliczania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

$$W_m = \frac{5,8644 + \frac{0,00 \times M}{1000}}{5,8644}$$

Wzór ten został ustalony w taki sposób, aby:

- dla średniej masy pociągu (5,8644 tony) współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy wynosił 1,
- stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu,
- planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz z rodzajem wykonywanych przejazdów były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Powyższe uznać należy za zgodne z przepisem § 21 ust. 9 i 10 rozporządzenia MliB.

Zarządca określił również współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od linii kolejowej na poziomie 1 zł/pockm, z uwagi na ustalenie jednej kategorii zarządzanych przez siebie linii kolejowych oraz torów kolejowych.

Część stawki zależna od trakcji pociągu również została ustalona w sposób zgodny z przepisem § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB. Zarządca z ogólnej bazy kosztowej wyodrębnił koszty bezpośrednie ponoszone w związku z udostępnianiem urządzeń dostarczających energię trakcyjną dla ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej w wysokości 5,8644 zł. Część stawki zależna od trakcji pociągu została ustalona zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, tj. jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w wysokości 5,8644 pockm. Część stawki określona została na poziomie 5,8644 zł/pockm.

Jak wskazano we Wniosku, Zarządca nie dokonał analizy rynku, która wskazywałaby, że wartość części składki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów inna niż 5,8644 zł/pockm spowoduje przejście przewozów przez transport samochodowy. Zarządca nie wykonuje przewozów, których wykonanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych. Część stawki związanej z wykonywanym przewozem ustalona przez Zarządcę wynosi 5,8644 zł/pockm i jest zgodna z przepisami § 21 ust. 1 rozporządzenia MliB.

Wobec powyższego Zarządca, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, na podstawie danych z 2017 r. określił średnią wartość masy pociągu niekorzystającego z urządzeń dostarczających energię trakcyjną w wysokości 5,8644 ton, oraz 5,8644 ton dla pociągów korzystających z urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, zobligowany jest do zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2018/2019, przedłożonego przy Wniosku, uzupełnionego pismami z 15 maja 2018 r., 4 czerwca 2018 r. oraz 5 czerwca 2018 r.

Zgodnie z treścią przedłożonego Wniosku Zarządca określił wzory:

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty podstawowej bez wykorzystania urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{podst}} = \left(7,9111 + \left(19,5038 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty podstawowej z wykorzystaniem urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{podst}} = \left(8,4560 + \left(19,5038 \times \frac{M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej bez wykorzystania urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(5,8644 + \left(1,00 \times \frac{0,0 \times M}{1000} \right) \right) \text{zł/pockm}, SJ_{\text{manewr}} = 5,8644 \text{zł/pockm},$$

- według którego obliczana będzie stawka jednostkowa opłaty manewrowej z wykorzystaniem urządzeń sieci trakcyjnej

$$SJ_{\text{manewr}} = \left(5,8644 + \left(1,00 \times \frac{0,0 \times M}{1000} \right) + 0,9106 \right) \text{ zł/pock. } SJ_{\text{manewr}} = 6,7750 \text{ zł/pockm.}$$

Po przeprowadzeniu analizy Wniosku przedłożonego przez Zarządcę uznać należy, że sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na udostępnianej infrastrukturze Zarządcy w ramach rjp 2018/2019, obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych oraz współczynników jest zgodny z obowiązującymi przepisami, zatem Prezes UTK zatwierdza przedłożony projekt Cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

II punkt decyzji

Zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe.

Bezprzedmiotowość postępowania oznacza brak któregoś z elementów stosunku materialnoprawnego skutkującego tym, że nie można załatwić sprawy przez jej rozstrzygnięcie co do istoty (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 2 marca 2010 r., sygn. akt III SA/Lu 572/2009, publ. LexPolonica nr 2234749). Bezprzedmiotowość danego postępowania może mieć charakter przedmiotowy lub podmiotowy.

Stosownie do regulacji zawartej w 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.

Z treści powyższego przepisu jednoznacznie wynika, że Prezes UTK nie ma możliwości zatwierdzenia wysokości stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej. Dlatego też należało na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. umorzyć w tej części przedmiotowe postępowanie jako bezprzedmiotowe.

POUCZENIE

Pouczenie odnośnie do pkt I w zakresie zatwierdzenia projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2018/2019

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 (Dz. U. z 2018 r., poz. 155 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 (Dz. U. z 2018 r., poz. 300 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 do pkt II w zakresie umorzenia postępowania w zakresie zatwierdzenia wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz wysokości stawek jednostkowych opłaty manewrowej na rjp 2018/2019

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z pkt II 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 (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*