



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 15 grudnia 2017 r.

Poz. 55

DECYZJA NR DRRK-WKL.730.30.2017.RK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 12 grudnia 2017 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez TRACK TEC S.A. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4, 8, 9, 14, 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej TRACK TEC S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Zarządcą”, z 11 września 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 13 września 2017 r.) nr BTiW/05/09/2017, uzupełnionego pismem nr BTiW/09/10/2017 z 17 października 2017 r. oraz pismem nr BTiW/05/09/2017 z 5 grudnia 2017 r., w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. na bocznicę kolejowej w zakładzie Zarządcy w Suwałkach, która odgałęzia się w stacji Papiernia od toru nr 1 rozjazd nr 6 w km 37,634 linii kolejowej nr 039 Olecko-Suwałki, zwanej dalej również „bocznica kolejową”,

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożony Prezesowi UTK przez Zarządcę przy wniosku z 11 września 2017 r. w części dotyczącej sposobu ustalania na ww. bocznicę kolejowej Zarządcy stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Zarządca pismem z 11 września 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 13 września 2017 r.) nr BTiW/05/09/2017, zwanego dalej „wnioskiem”, wystąpił do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na bocznicę kolejowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

Pismem z 9 października 2017 r. nr DRRK-WKL.730.30.2017.4.RK Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wezwał Zarządcę do przedłożenia w terminie 7 dni m.in.: informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2017 i 2018 r., polityce rachunkowości, planach kont oraz opisach planu kont, rachunku zysków i strat za 2016 rok oraz przychodów oraz kosztów za 2016 rok.

Zarządca pismem nr BTiW/09/10/2017 z 17 października 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 19 października 2017 r.) wraz z załącznikami przesłanymi pocztą elektroniczną przedłożył Prezesowi UTK dodatkowe dokumenty i informacje, w tym politykę rachunkowości, plan kont wraz z opisem planu kont, rachunek zysków i strat za 2016 rok oraz przychody i koszty za 2016 rok.

Na potrzeby niniejszego postępowania administracyjnego został zgromadzony następujący materiał dowodowy:

- 1) Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700), nr KRS: 0000127565, stan na 6 października 2017 r.;
- 2) Świadectwo bezpieczeństwa nr 029/UK/13 z 28 lutego 2013 r. wydane przez Prezesa UTK na rzecz Zarządcy;

- 3) Wniosek Zarządcy nr BTiW/05/09/2017 z 11 września 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 13 września 2017 r.);
- 4) Pismo Prezesa UTK nr DRRK-WKL.730.30.4.RK z 9 października 2017 r.;
- 5) Pismo Zarządcy nr BTiW/09/10/2017 z 17 października 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 19 października 2017 r.) wraz z załącznikami przesłanymi pocztą elektroniczną,
- 6) Pismo Zarządcy nr BTiW/05/09/2017 z 5 grudnia 2017 r., w tym w wersji elektronicznej.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na bocznicy kolejowej zakładu Zarządcy w Suwałkach na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z 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.

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.

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

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

Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 24 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”, 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.

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.

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 zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

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

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

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

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

- a) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;

- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Koszty bezpośrednie, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, ustala się zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. U. UE L 148/17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

Zgodnie z 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 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 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 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”;
- 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 manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

W TRAKCIE POSTĘPOWANIA PREZES UTK ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MliB oraz rozporządzenia UE, poddano szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na bocznicę kolejowej Zarządcy na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Infrastruktura kolejowa na terenie zakładu Zarządcy w Suwałkach jest eksploatowana jako bocznicą kolejową na podstawie świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej nr 029/UK/13, ważnego do 27 lutego 2018 r. Bocznicą kolejową Zarządcy odgałęzia się w stacji Papiernia od toru nr 1 rozjazdem nr 6 w km 37,634 linii kolejowej nr 39 Olecko – Suwałki, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK S.A.”. Całkowita długość ogólna torów bocznicy kolejowej wynosi około 7 710 m (nie wliczając torów dzierżawionych od PKP PLK S.A., których długość wynosi około 1 840 m). Punkt zdawczo-odbiorczy zlokalizowany jest na torach nr 112 i 114. Tory nr 101, 103 i 105, znajdujące się na terenie bocznicy kolejowej Zarządcy w Suwałkach mają status torów nieczynnych. Zgodnie z informacją zawartą we wniosku w statucie określone zostaną jako infrastruktura kolejowa nieczynna.

II. Opłata manewrowa:

Zarządca ustalił opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB czyli tak jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca ustalił średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom oraz średnią odległość przejazdu przyjmowaną do obliczenia opłaty manewrowej.

1. Kategoryzacja linii kolejowych (torów kolejowych):

Na potrzeby wyliczenia opłaty manewrowej Zarządca zdefiniował jedną kategorię linii kolejowej (torów kolejowych) w zależności od dopuszczalnej prędkości (20 km/h) i dopuszczalnego nacisku osi (22 tony/oś). Zarządca dla jednej kategorii linii kolejowej (torów kolejowych), którą oznaczył cyfrowo jako „1”, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty utrzymania i remontów linii kolejowej. Powyższe spełnia przesłanki wskazane w § 21 ust. 5 rozporządzenia MliB. Ze względu na to, iż Zarządca ustalił jedną kategorię linii dla całej długości linii, to nie ma zastosowania § 21 ust. 6 rozporządzenia MliB, czyli kategorię linii kolejowych ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiętnej.

2. Średnia wartość masy pociągu:

Z informacji zawartej we wniosku wynika, że Zarządca ustalił średnią wartość masy składu manewrowego na poziomie Q t. Średnia wartość masy składu manewrowego określona została średnią ważoną pracy eksploatacyjnej na podstawie wartości planowanej. Została obliczona zgodnie ze wzorem:

$$Q = \frac{\sum Q \times W}{n}$$

Gdzie:

- Q – masa składu manewrowego w danym przedziale [t];
- W - praca eksploatacyjna [pockm];
- n - liczba składów manewrowych w roku;

dla bocznicy Zarządcy przyjęto $n = 365$

$$Q = \dots$$

Zarządca ustalił średnią masy składu manewrowego na poziomie Q ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

¹ Oznaczenie Q pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Wypełniona została przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zgodnie z treścią której Zarządca ustala masę pociągu (składu manewrowego) na podstawie stanu faktycznego albo planowanego. Ponadto zostały wypełnione przesłanki § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB, czyli średnią wartość masy pociągu (składu manewrowego) ustala się z dokładnością do 1 tony i wartości średnie stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

III. Planowana baza kosztowa przyjęta do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty manewrowej, planowana praca eksploatacyjna oraz sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

1. Wyznaczenie bazy kosztowej:

Zarządca stał się zarządcą infrastruktury kolejowej (bocznicą kolejowej), w związku ze zmianą ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 grudnia 2016 r. i do dnia złożenia wniosku nie ewidencjonował wysokości poniesionych kosztów bezpośrednich, a także w ograniczonym zakresie monitorował pracę eksploatacyjną oraz średnią masę składów manewrowych. Zarządca zastosował § 21 ust. 14 rozporządzenia MliB „jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wartości szacunkowych” – Zarządca przy wyliczeniu wartości szacunkowych ~~☒--☒~~ Zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, Zarządca ustalił koszty bezpośrednie na podstawie przepisów rozporządzenia UE. Przy obliczaniu kosztów bezpośrednich zastosował metodę wskazaną w art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE oraz nie uwzględnił kosztów niekwalifikowalnych wskazanych w art. 4 rozporządzenia UE.

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, wyodrębnił koszty bezpośrednie jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów, do których zaliczył: koszty prowadzenia ruchu składu manewrowego, koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz koszty amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Koszty bezpośrednie, jakie Zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów, przedstawił w tabeli, jak poniżej:

Rodzaj kosztów	Koszty ogółem (zł)	Koszty bezpośrednie (zł)	Udział kosztów bezpośrednich w ogóle kosztów (%)
Koszty prowadzenia ruchu składu manewrowego	☒--☒	☒--☒	☒--☒
Koszty remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej	☒--☒	☒--☒	☒--☒
Koszty amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	☒--☒	☒--☒	☒--☒
SUMA	☒--☒	☒--☒	☒--☒

Koszty bezpośrednie, jakie Zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów wyniosły ~~☒--☒~~ zł.

Zarządca przy obliczaniu kosztów bezpośrednich zastosował metodę wskazaną w art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, czyli koszty bezpośrednie obliczył jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu a kosztami niekwalifikowanymi ujętymi w art. 4 rozporządzenia UE, wskazanymi poniżej:

- koszty stałe związane z udostępnianiem odcinka torów, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu składu manewrowego;
- koszty, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Koszty lub centra kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu;
- koszty nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- koszty pośrednie w całej sieci, w tym pośrednie koszty wynagrodzeń i emerytur;
- koszty finansowania;
- koszty związane z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- koszty wartości niematerialnych i prawnych;

- h. koszty przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu składu manewrowego;
- i. koszty informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j. koszty dotyczące poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- k. koszty zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów składu manewrowego.
- l. koszty związane z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34;
- m. koszty administracyjne ponoszone w ramach systemów różnicowania opłat;
- n. amortyzacja, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu składu manewrowego;
- o. części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu składu manewrowego.

Ze względu na to, iż planowaną wysokość kosztów bezpośrednich Zarządca ustalił na podstawie wartości szacunkowych, to nie znajduje zastosowania § 21 ust. 13 pkt 1 i 2 rozporządzenia MliB.

Tym samym, uwzględniając przy ustalaniu kosztów bezpośrednich przepisy rozporządzenia UE, Zarządca spełnił przesłankę określoną w § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB.

2. Planowana praca eksploatacyjna:

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wartości szacunkowych i przy określaniu jej wielkości oparł się na $\text{z} \cdot \text{z}$, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów. Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej przyjmuje wartość „1”.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

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

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej, zgodnie z treścią wniosku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Jednostka	Planowana praca eksploatacyjna
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach (pockm)	$\text{z} \cdot \text{z}$
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w bruttonokilometrach (brtkm)	$\text{z} \cdot \text{z}$
3	Praca eksploatacyjna wyrażona liczbą składów manewrowych [szt.]	$\text{z} \cdot \text{z}$

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

3. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej:

Zgodnie z § 24 rozporządzenia MliB, opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. W związku z powyższym Zarządca przy ustalaniu stawki jednostkowej opłaty manewrowej na bocznicę kolejowej zastosował przepisy dotyczące ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej. Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, 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.

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich:

Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich ustalona została jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

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

Część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

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

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

Dla średniej stawki ustala się średnią wartość:

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

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

Zgodnie z wnioskiem Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii kolejowych (torów kolejowych) (M_{masa}) według poniższego wzoru:

$$M_{masa} = \frac{K_{bez}}{E} \left[\frac{zł}{pockm} \right], \text{ gdzie:}$$

M_{masa} - Średnia stawka zależna od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii kolejowych (torów kolejowych) [zł/pockm];

K_{bez} - Planowane koszty bezpośrednie [zł];

E - Planowana praca eksploatacyjna [pockm].

Podstawiając do powyższego wzoru odpowiednie wartości:

$$M_{masa} = \frac{K_{bez}}{E}$$

$$K_{bez} = 62,08$$

$$E = 1$$

$$M_{masa} = 62,08 = 62,08 \text{ zł/pockm}$$

Średnia stawka zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych wyniosła 62,08 zł/pockm.

Zarządca ustalił, tak jak wskazano powyżej, w oparciu o średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, średnią wartość masy składu manewrowego na poziomie 1 t.

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

Zarządca określił wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego). Zarządca zgodnie z § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB ustalił następujący wzór:

$$W_{ri} = W_{rb} \cdot \frac{E_{sri}}{E_{srb}}$$

gdzie:

W_{ri} - Współczynnik różnicujący dla danego przedziału;

W_{rb} - Współczynnik różnicujący dla przedziału bazowego. Wartość ta jest stała i wynosi $W_{rb} = 1$;

E_{sri} - Wartość średnia masy składu manewrowego dla danego przedziału;

E_{srb} - Wartość średnia masy składu manewrowego dla przedziału bazowego. Wartość ta jest stała i wynosi $E_{srb} = \text{---}$.

Zarządca określił równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustalił zgodnie z powyższym wzorem współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego). W związku z tym, iż średnią wartość masy składu manewrowego Zarządca określił na poziomie --- to przy wyliczaniu współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego) ten przedział został przyjęty jako przedział bazowy --- .

Przedziały		Wartość średnia zakresu przedziału	Współczynnik różnicujący stawkę w zależności od masy składu manewrowego
od	do	[t]	
[t]			[1]
401	500	---	---
501	600	---	---
601	700	---	---
701	800	---	---
801	900	---	---
901	1000	---	---
1001	1100	---	---
1101	1200	---	---
1201	1300	---	---
1301	1400	---	---
1401	1500	---	---
1501	1600	---	---
1601	1700	---	---
1701	1800	---	---
1801	1900	---	---
1901	2000	---	---
2001	2100	---	---

Przedziały		Wartość średnia zakresu przedziału	Współczynnik różnicujący stawkę w zależności od masy składu manewrowego
od	do	[t]	
[t]			[1]
2101	2200	☒--☒	☒--☒
2201	2300	☒--☒	☒--☒
2301	2400	☒--☒	☒--☒
2401	2500	☒--☒	☒--☒
2501	2600	☒--☒	☒--☒
2601	2700	☒--☒	☒--☒
2701	2800	☒--☒	☒--☒
2801	2900	☒--☒	☒--☒
2901	3000	☒--☒	☒--☒
3001	3100	☒--☒	☒--☒
3101	3200	☒--☒	☒--☒
3201	3300	☒--☒	☒--☒
3301	3400	☒--☒	☒--☒
3401	3500	☒--☒	☒--☒
3501	3600	☒--☒	☒--☒
3601	3700	☒--☒	☒--☒
3701	3800	☒--☒	☒--☒
3801	3900	☒--☒	☒--☒
3901	4000	☒--☒	☒--☒
4001	4100	☒--☒	☒--☒

Stosownie do § 21 ust. 10 rozporządzenia MIB Zarządca określił wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego), w taki sposób, aby:

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

Zarządca ustalił równe przedziały mas, dla których ustalono współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego) w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu.

Zarządca przyjął, iż wartość współczynnika różnicującego dla przedziału, w którym zawarta jest średnia wartość masy składu manewrowego \leq wynosi „1”.

Zarządca oświadczył, iż współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego) został ustalony w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty 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.

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

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

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

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

(iv) Część stawki zależna od trakcji pociągu:

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

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

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

b) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów:

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

Zarządca wskazał we wniosku, że opłata manewrowa jest iloczynem przejazdu składu manewrowego na średnią odległość (2 km) i średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych i w związku z tym opłata manewrowa na bocznicę kolejowej zakładu Zarządcy w Suwałkach wynosi $62,08 \text{ zł/pockm} \times 2 \text{ (km)} = 124,16 \text{ zł/operacja manewrowa}$.

Średnia odległość przejazdu składu manewrowego na bocznicę kolejowej została ustalona przez Zarządcę na poziomie 2 km ze względu na fakt, iż bocznicę kolejową stanowi jeden okrąg manewrowy. Wjazd składu manewrowego bez względu na miejsce docelowe powoduje zajęcie całego układu torowego bocznicy. Ponadto Zarządca uwzględnił średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegających manewrom na poziomie \leq t. Takie działania ze strony Zarządcy są zgodne z § 24 ust. 1 rozporządzenia MliB, który stanowi, iż zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu, przyjmowane do obliczenia opłaty manewrowej.

Podsumowanie:

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. na bocznicę kolejowej Zarządcy nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej z obowiązującymi przepisami prawa, w tym z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia MliB, a także rozporządzenia UE.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na bocznicę kolejowej, która

odgałęzia się w stacji Papiernia od toru nr 1 rozjazdem nr 6 w km 37,634 linii kolejowej nr 039 Olecko – Suwałki, na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 623 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*