



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 26 czerwca 2019 r.

Poz. 22

DECYZJA NR DRR-WLKD.730.5.2019.AO PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 12 czerwca 2019 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2019/2020

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 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, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., nr SKMDI1.070.1.19 z 11 marca 2019 r. (data wpływu: 14 marca 2019 r.), uzupełnionego pismem nr SKMDI1.070.1.5.19 z 7 maja 2019 r. (data wpływu: 10 maja 2019 r.) i pismem nr SKMDI1.070.1.7.19 z 9 maja 2019 r. (data wpływu: 21 maja 2019 r.), w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2019/2020,

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożonego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. przy wniosku nr SKMDI1.070.1.19 z 11 marca 2019 r., uzupełnionego pismem nr SKMDI1.070.1.5.19 z 7 maja 2019 r. i pismem nr SKMDI1.070.1.7.19 z 9 maja 2019 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem nr SKMDI1.070.1.19 z 11 marca 2019 r., zwanym dalej „wnioskiem”, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., zwana dalej „Zarządcą”, przedłożyła Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020, zwany dalej „projektem cennika”.

Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.5.2019.8.AO z 12 kwietnia 2019 r. zawiadomił Zarządcę o wszczęciu 14 kwietnia 2019 r. postępowania administracyjnego. Dodatkowo Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych dokumentów i informacji.

Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.4.19 z 24 kwietnia 2019 r. (wpływ do Urzędu: 6 maja 2019 r.) zwrócił się z prośbą o wydłużenie terminu na złożenie dodatkowych dokumentów i informacji, zgodnych z wezwaniem Prezesa UTK z 14 kwietnia 2019 r. Następnie pismem nr SKMDI1.070.1.5.19 z 7 maja 2019 r. Zarządca przedłożył wymagane dokumenty, czyniąc zadość ww. wezwaniu z 14 kwietnia 2019 r.

Pismem nr DRR-WLKD.730.5.2019.9.AO z 26 kwietnia 2019 r. Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień do wniosku i złożonych przez Zarządcę dokumentów dodatkowych.

Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.7.19 z 9 maja 2019 r. udzielił dodatkowych informacji zgodnie z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 26 kwietnia 2019 r.

Do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu administracyjnym zostały dołączone następujące dokumenty:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców, nr KRS: 0000076705, stan na 9 kwietnia 2019 r.;
- 2) pismo Zarządcy z 8 czerwca 2016 r. nr SKMDI1.070.3.16;
- 3) pismo Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. nr SKMSC.071.4.17;

- 4) autoryzacja bezpieczeństwa z 21 grudnia 2015 r. nr PL2120150010;
- 5) „Bieżąca projekcja inflacji i PKB” Narodowego Banku Polskiego, opublikowana 13 listopada 2018 r., dostępna na stronie internetowej https://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji_2018_listopad.html
- 6) „Regulamin sieci zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rjp 2019/2020” opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <https://www.skm.pkp.pl/infrastruktura/warunki-udostepniania/>;
- 7) Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r. – program wieloletni, opublikowany na stronie internetowej <https://mib.bip.gov.pl/fobjects/download/291795>, zwany dalej „Programem wieloletnim”.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2019/2020, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

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

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34 wydane zostało rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., str. 17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

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

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował Prezesa UTK pismem nr SKMDI1.070.3.16. z 8 czerwca 2016 r. Następnie pismem nr SKMSC.071.4.17 z 30 czerwca 2017 r. Zarządca przedłożył metodykę obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

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

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

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

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 dokonać podwyżki stawek, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia.

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 MiiB”, 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 MiiB 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 MiiB, 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 MiiB, 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 MiiB, 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 MiiB, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia MiiB, 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 MiiB, średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia MiiB, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia MiiB, 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 MiiB, 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.

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:

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. jest zarządcą infrastruktury kolejowej posiadającym autoryzację bezpieczeństwa z 21 grudnia 2015 r. nr PL2120150010 ważną od 29 grudnia 2015 r. do 29 grudnia 2020 r.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <https://www.skm.pkp.pl/infrastruktura/warunki-udostepniania/projekt-cennika>, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2019/2020, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika wskazał, że opracowana przez niego metodologia określania ww. stawek została oparta na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzeniu MII B.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.5.19 z 7 maja 2019 r. przedstawił opis podstawowych celów organizacji – plan rozwoju działalności Spółki na 2019 r., w którym zawarto informację o planowanej dla Zarządcy dotacji w wysokości ~~...~~¹. Zgodnie z art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu. Według stanu na dzień wydania niniejszej decyzji umowa tego rodzaju nie została jeszcze podpisana. Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 21 grudnia 2015 r. nr PL2120150010 oraz informacją zawartą w projekcie cennika, Zarządca zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, na której prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski. Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze pierwszorzędym, funkcjonalnie wydzieloną z systemu kolei, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego.

Linię kolejową charakteryzują następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- 1) maksymalna prędkość – 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 305 pociągów/dobę.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, Zarządca określił jednolitą na całej długości linii kategorię linii kolejowej, oznaczoną jako kategoria 1.

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

2. Przedziały mas brutto pociągów

W celu ustalenia jednolitego współczynnika różnicującego stawkę jednostkową opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od masy pociągów na rjp 2018/2019, ustalono przedziały mas pociągów co 100 ton.

¹ Oznaczenie ~~...~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$	$300 < m \leq 400$	$400 < m \leq 500$	$500 < m$
--------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-----------

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

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

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tej opłaty i które są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych Zarządca zaliczył:

- 1) Część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) Część kosztów prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) Część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Do ustalenia stawek dostępu do infrastruktury nie uwzględniono kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) 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;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 7) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 8) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 9) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych niezajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 11) kosztów zasilania elektrycznego trakcji bezpośrednio nie ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami;
- 12) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 13) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat,
- 14) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 15) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z metodyką obliczania kosztów pośrednich, złożoną przez Zarządcę pismem z 30 czerwca 2017 r. nr SKMSC.071.4.17 proces ustalania stawek dostępu do infrastruktury składa się z 5 kluczowych etapów:



Sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów pośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, a także art. 3 ust. 3, 4, 5 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2018 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową w wysokości ~~XXXX~~ zł, koszty bezpośrednie i pośrednie związane z ruchem pociągów wyniosły ~~XXXX~~ zł². Spośród kosztów związanych z ruchem pociągów Zarządca wydzielił część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury, zgodnie z poniższą tabelą:

Wyszczególnienie	Wykonanie w 2018 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu [zł]	Wykonanie w 2018 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu - <u>wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną</u> [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	XXXX	XXXX
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	XXXX	XXXX
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	XXXX	XXXX
Razem	XXXX	XXXX

W toku postępowania administracyjnego Prezes UTK wezwał Zarządcę do wyjaśnienia istotnych zmian w stosunku do poprzedniego roku poziomu kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu w poszczególnych kategoriach: koszty prowadzenia ruchu kolejowego, koszty utrzymania i remontów oraz koszty amortyzacji. Zarządca, czyniąc zadość wezwaniu Prezesa UTK, złożył w piśmie nr SKMDI1.070.1.7.19 z 9 maja 2019 r. wyjaśnienia, jak poniżej:

1. Spadek kosztów prowadzenia ruchu kolejowego spowodowała zmiana sposobu kwalifikacji tych kosztów ze względu na zaliczenie ich części do działalności związanej z zarządzaniem obiektami infrastruktury usługowej.
2. Wzrost kosztów utrzymania i remontów wynika ze zrealizowanych prac utrzymaniowych oraz remontowych (np. wymiana szyn szyn i podkładów, regeneracja napędów zwrotnicowych) oraz zaliczenia do kosztów 2018 r. części kosztów robót realizowanych w 2017 r., księgowanych jako rozliczenia międzyokresowe.
3. Wzrost kosztów amortyzacji jest rezultatem realizowanych inwestycji oraz dokonywanej co roku weryfikacji stawek amortyzacji środków trwałych.

Prezes UTK po analizie ww. wyjaśnień, mając na uwadze plany inwestycyjne oraz plan remontów i utrzymania infrastruktury Zarządcy przedstawiane do projektu cennika na rjp 2018/2019 stwierdził, że odnotowany wzrost kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu jest uzasadniony.

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2019/2020, poniesione przez Zarządcę koszty w 2018 r. zostały przeszacowane:

- 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej;

² Źródło: Rachunek zysków i strat za 2018 r. oraz Zestawienie przychodów i kosztów za 2018 r. (zał. 5 i 6 do pisma Zarządcy SKMDI1.070.1.5.19 z 7 maja 2019 r.)

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	2018 r.	1 stycznia 2018 r.	31 grudnia 2018 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,997260274

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2019-2020, ustalone na podstawie „Bieżącej projekcji inflacji i PKB” Narodowego Banku Polskiego, opublikowanej 13 listopada 2018 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2019 r.	2020 r.
CPI – dynamika średnioroczna	103,2%	102,9%

Planowane na rjp 2019/2020 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu przedstawiono w poniższej tabeli*:

Wyszczególnienie	Plan na rjp 2019/2020 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu [zł]	Plan na rjp 2019/2020 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu - <u>wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną</u> [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂	✂--✂
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂	✂--✂
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂
Razem	✂--✂	✂--✂

*dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi zawartymi w projekcie cennika, ewentualne różnice w podsumowaniu wartości są wynikiem zaokrągleń matematycznych

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2019/2020 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2017/2018, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	rjp 2017/2018	10 grudnia 2017 r.	8 grudnia 2018 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,00

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2019/2020, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli*:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną w rjp 2017/2018 [pockm]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją spalinową w rjp 2017/2018 [pockm]	Planowana na rjp 2019/2020 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Planowana na rjp 2019/2020 praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]
0<m≤100	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
100<m≤200	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
200<m≤300	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
300<m≤400	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
400<m≤500	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
500<m	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
Podsumowanie	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
Razem	✕--✕		✕--✕	

*dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi zawartymi w projekcie cennika

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki częściowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca odstąpił od przeprowadzenia analizy rynku przewozów w celu ustalenia zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, przyjmując wartość tego składnika na poziomie 0 zł/pockm, w odniesieniu do wszystkich przewozów niezależnie od źródła ich finansowania.

Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 20 rozporządzenia MliB, zgodnie z którą zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 17, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, wynosi 0zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od traktacji pociągu, co jest zgodne z § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB.

– Część stawki zależna od traktacji pociągu

Część stawki zależna od traktacji pociągu została przez Zarządcę ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną.

Zarządca oszacował część stawki zależną od traktacji w następujący sposób:

$$\text{✕--✕} = 1,23 \text{ zł/pockm}$$

Sposób ustalenia części stawki zależnej od traktacji jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB.

– Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: **3,22 zł/pockm**.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 270 ton. Ustalony przez Zarządcę przedział średniej masy pociągu jest zgodny z przedziałem średniej masy pociągu ustalonej jako średnia ważona pracą eksploatacyjną w oparciu o § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia MliB.

Dla linii nr 250 ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas $200 < m \leq 300$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Z zawartych w projekcie cennika danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, a różnice wynikają z zaokrągleń. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB.

Wartości współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii	Przedziały masy pociągu	Wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu
1	$0 < m \leq 100$	0,72838
	$100 < m \leq 200$	0,86419
	$200 < m \leq 300$	1,0000000
	$300 < m \leq 400$	1,25764
	$400 < m \leq 500$	1,51529
	$500 < m$	1,77293

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2019/2020 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2018/2019 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5 i 6, ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia UE i rozporządzenia MliB wydanego 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 2018 r., poz. 1360 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 2019 r., poz. 785), 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*