

DECYZJA DRR-WLKD.730.12.2022.AO PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 21 listopada 2022 r.

w sprawie projektu cennika PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 i art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r. s. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”, oraz § 21 ust. 1-21 i § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r.”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej również „Zarządcą”, z 23 sierpnia 2022 r. (złożonego w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 24 sierpnia 2022 r.), nr IUS3.3710.18.2021.MM.25, uzupełnionego pismem z 6 października 2022 r. (data wpływu do UTK: 6 października 2022 r.) nr IUS3.3710.18.2021.MM.34, pismem z 4 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK za pomocą platformy ePUAP: 4 listopada 2022 r.) nr IUS3.3710.18.2021.MM.42 i pismem z 10 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK za pomocą platformy ePUAP: 10 listopada 2022 r.) nr IUS3.3710.18.2021.MM.47, o zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 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 rozkład jazdy pociągów, zwany dalej również „rjp”, 2022/2023, zwanego dalej również „projektem cennika”,

ZATWIERDZAM

projekt 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 2022/2023.

UZASADNIENIE**Stan faktyczny:**

Pismem z 23 sierpnia 2022 r. (złożonym w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP do UTK: 24 sierpnia 2022 r.), nr IUS3.3710.18.2021.MM.25, Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika.

Prezes UTK 29 sierpnia 2022 r. opublikował na stronie internetowej UTK komunikat zachęcający zainteresowanych aplikantów do opiniowania projektu cennika Zarządcy poprzez wysłanie opinii na adres mailowy UTK.

Pismem z 29 sierpnia 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.19.AO Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego, o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz o przysługującym Zarządcy prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Wnioskiem z 29 sierpnia 2022 r. (złożonym w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP do UTK: 30 sierpnia 2022 r.) Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej również „FPK”, wystąpiła do Prezesa UTK o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

Wnioskiem z 8 września 2022 r. (data wpływu do UTK: 9 września 2022 r.) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w Warszawie, zwana dalej również „IGTL”, wystąpiła do Prezesa UTK o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

FPK pismem z 19 września 2022 r. (złożonym w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP do UTK: 19 września 2022 r.) złożyła uwagi do projektu cennika Zarządcy.

IGTL pismem z 20 września 2022 r. (data wpływu do UTK: 21 września 2022 r.) złożyła uwagi do projektu cennika Zarządcy.

Postanowieniem z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.29.RT Prezes UTK dopuścił FPK do postępowania jako organizację społeczną na prawach strony.

Postanowieniem z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.32.RT Prezes UTK dopuścił IGTL do postępowania jako organizację społeczną na prawach strony.

Pismem z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.30.AO Prezes UTK zawiadomił Zarządcę i podmioty na prawach strony: FPK i IGTL, o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym Zarządcy prawie do przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Postanowieniami z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.31.RT i znak: DRR-WLKD.730.12.2022.33.RT Prezes UTK ograniczył odpowiednio FPK i IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania administracyjnego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy.

Wnioskiem z 23 września 2022 r. (data wpływu do UTK: 26 września 2022 r.) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych z siedzibą w Warszawie, zwany dalej również „ZNPk”, wystąpił do Prezesa UTK o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

Prezes UTK pismem z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.35.AO wezwał Zarządcę do przedłożenia uzupełnień i wyjaśnień. Jednocześnie Prezes UTK w ww. piśmie zawiadomił Zarządcę i podmioty na prawach strony: FPK i IGTL o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie.

Postanowieniem z 3 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.36.AO Prezes UTK dopuścił ZNPk do postępowania jako organizację społeczną na prawach strony.

Prezes UTK postanowieniem z 3 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.37.AO ograniczył ZNPk prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania administracyjnego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy.

Pismem doręczonym do UTK 6 października 2022 r., nr MKP.543.1.3.12.2022, spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przedłożyła uwagi w sprawie projektu cennika Zarządcy.

Zarządca pismem z 6 października 2022 r. (złożonym w formie elektronicznej za pomocą platformy ePUAP do UTK: 6 października 2022 r.), znak: IUS3.3710.18.2021.MM.34, ustosunkował się do wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.35.AO przedkładając w załączeniu dodatkowe informacje, wyjaśnienia i dokumenty dotyczące projektu cennika.

Postanowieniami z 20 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.41.AO, DRR-WLKD.730.12.2022.42.AO i DRR-WLKD.730.12.2022.43.AO Prezes UTK ograniczył odpowiednio FPK, IGTL i ZNPk prawo wglądu w część materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy, zawartego w załącznikach do pisma Zarządcy z 6 października 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.34.

Następnie Prezes UTK pismem z 20 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.40.AO zawiadomił Zarządcę i podmioty na prawach strony: FPK, IGTL i ZNPk, o dodatkowym materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie.

Pismem z 27 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.48.AO Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia uzupełnień i wyjaśnień.

Zarządca pismem z 4 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK za pomocą platformy ePUAP: 4 listopada 2022 r.) nr IUS3.3710.18.2021.MM.42, ustosunkował się do wezwania Prezesa UTK zawartego w piśmie z 27 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.48.AO przedkładając w załączeniu dodatkowe informacje, wyjaśnienia i dokumenty dotyczące projektu cennika.

Zarządca pismem z 10 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK za pomocą platformy ePUAP: 10 listopada 2022 r.) nr IUS3.3710.18.2021.MM.47, przedłożył stanowisko w odniesieniu do nadesłanych w toku niniejszego postępowania administracyjnego uwag do projektu cennika oraz dodatkowe informacje dotyczące kalkulacji kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu kolejowego.

Postanowieniami z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.52.RT, DRR-WLKD.730.12.2022.53.RT i DRR-WLKD.730.12.2022.54.RT Prezes UTK ograniczył odpowiednio ZNPk, IGTL i FPK prawo wglądu w część materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy, zawartego w załącznikach do pisma Zarządcy z 4 listopada 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.42.

Prezes UTK pismem z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.50.AO zawiadomił Zarządcę i podmioty na prawach strony: FPK, IGTL i ZNPK o dodatkowym zgromadzonym materiale dowodowym w sprawie.

Materiał dowodowy zgromadzony w niniejszym postępowaniu administracyjnym stanowią następujące dokumenty:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1683), nr KRS: 0000037568, stan na 29 sierpnia 2022 r.;
- 2) decyzja Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP, którą Prezes UTK wydał autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210000, z załącznikiem;
- 3) Regulamin sieci 2022/2023 opracowany przez Zarządcę, z załącznikami;
- 4) zmiana nr 12 z 25 sierpnia 2022 r. w Regulaminie sieci 2022/2023, z załącznikami;
- 5) wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – kwiecień 2022 r.;
- 6) uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów z 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, dostępna pod adresem: <https://www.gov.pl/infrastruktura/pomoc-w-zakresie-finansowania-kosztow-zarzadzania-infrastruktura-kolejowa-w-tym-jej-utrzymania-i-remontow-do-2023-roku>, zwanego dalej „Programem wieloletnim”;
- 7) uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z 5 stycznia 2021 r. zmieniającą uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem, dostępna pod adresem: <https://www.gov.pl/infrastruktura/pomoc-w-zakresie-finansowania-kosztow-zarzadzania-infrastruktura-kolejowa-w-tym-jej-utrzymania-i-remontow-do-2023-roku>;
- 8) uchwała nr 157/2021 Rady Ministrów z 26 listopada 2021 r. zmieniającą uchwałę nr 7/2018, zmienioną uchwałą nr 1/2021, w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem, dostępna pod adresem: <https://www.gov.pl/infrastruktura/pomoc-w-zakresie-finansowania-kosztow-zarzadzania-infrastruktura-kolejowa-w-tym-jej-utrzymania-i-remontow-do-2023-roku>;
- 9) umowa z 21 grudnia 2018 r. na realizację Programu wieloletniego, z załącznikami, zwaną dalej „Umową wieloletnią”;
- 10) aneks nr 1 z 6 lipca 2020 r. do Umowy wieloletniej, z załącznikami;
- 11) aneks nr 2 z 30 grudnia 2021 r. do Umowy wieloletniej, z załącznikami;
- 12) pismo Zarządcy z 29 czerwca 2017 r. nr IKF2-0350-10.9/2017 wraz z „Metodą obliczania kosztów bezpośrednich przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu”, zwaną dalej „Metodą obliczania kosztów bezpośrednich”;
- 13) warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych „Id-1” (d-1), dostępne pod adresem: https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Id/Warunki_techniczne_utrzymanie_nawierzchni_na liniach_kolejowych_Id_-_1.pdf;
- 14) H. Bałuch, *Metoda oceny zdolności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej "SOKON"*, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa 2004;
- 15) opinia prawna z 8 czerwca 2017 r. dotycząca interpretacji przepisów dotyczących obliczania kosztu bezpośredniego zdefiniowanego w art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu;
- 16) „Koncepcja szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu”, KPMG Advisory sp. z o.o. sp.k., sierpień 2016, wraz z „Instrukcją do narzędzia informatycznego kalkulacji wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu”, KPMG Advisory sp. z o.o. sp.k., listopad 2016;
- 17) komunikat Prezesa UTK z 29 sierpnia 2022 r. „Trzeci projekt cennika PKP PLK na rjp 2022/2023”;

- 18) wniosek FPK z 29 sierpnia 2022 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wniosku Zarządcy;
- 19) postanowienie Prezesa UTK z 26 kwietnia 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.35.AO o ograniczeniu FPK z siedzibą w Warszawie prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy;
- 20) postanowienie Prezesa UTK z 26 kwietnia 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.36.AO o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy;
- 21) postanowienie Prezesa UTK z 26 kwietnia 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.37.AO o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy;
- 22) postanowienie Prezesa UTK z 21 maja 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.64.AO o ograniczeniu FPK prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy;
- 23) postanowienie Prezesa UTK z 21 maja 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.65.AO o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy;
- 24) postanowienie Prezesa UTK z 21 maja 2018 r. znak: DRR-WLKD.730.7.2018.66.AO o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą Zarządcy;
- 25) postanowienie Prezesa UTK z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.29.RT o dopuszczeniu FPK do postępowania administracyjnego na prawach strony;
- 26) wniosek IGTL z 8 września 2022 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wniosku Zarządcy;
- 27) pismo FPK z 20 września 2022 r.;
- 28) pismo IGTL z 20 września 2022 r.;
- 29) postanowienie Prezesa UTK z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.32.RT o dopuszczeniu IGTL do postępowania administracyjnego na prawach strony;
- 30) postanowienie Prezesa UTK z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.31.RT o ograniczeniu FPK prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 31) postanowienie Prezesa UTK z 23 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.33.RT o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 32) wniosek ZNPK z 23 września 2022 r. o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wniosku Zarządcy;
- 33) postanowienie Prezesa UTK z 3 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.36.AO o dopuszczeniu ZNPK do postępowania administracyjnego na prawach strony;
- 34) postanowienie Prezesa UTK z 3 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.37.AO o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 35) pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. nr MKP.543.1.3.12.2022.
- 36) postanowienie Prezesa UTK z 20 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.41.AO o ograniczeniu FPK prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 37) postanowienie Prezesa UTK z 20 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.42.AO o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 38) postanowienie Prezesa UTK z 20 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.43.AO o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 39) notatka służbowa z przeglądania akt przez pełnomocnika FPK wraz z pełnomocnictwem z 24 października 2022 r.;
- 40) postanowienie Prezesa UTK z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.54.RT o ograniczeniu FPK prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 41) postanowienie Prezesa UTK z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.53.RT o ograniczeniu Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego prawa wglądu do materiału dowodowego;
- 42) postanowienie Prezesa UTK z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.52.RT o ograniczeniu ZNPK prawa wglądu do materiału dowodowego;

- 43) zmiana nr 1 z 29 grudnia 2021 r. wprowadzona w Regulaminie sieci 2022/2023, z załącznikami;
- 44) zmiana nr 7 z 27 kwietnia 2022 r. w Regulaminie sieci 2022/2023 z załącznikami.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 23 sierpnia 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.25 o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2022/2023, uzupełnionego pismem z 6 października 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.34, pismem z 4 listopada 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.42 i pismem z 10 listopada 2022 r. nr IUS3.3710.18.2021.MM.47.

Zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o:

- 1) stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo
- 2) opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15.

Zgodnie z art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym w przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

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, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, Komisja zobowiązana była przyjąć, przed dniem 16 czerwca 2015 r., środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając ww. przepis dyrektywy 2012/34, wydane zostało rozporządzenie 2015/909, 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 2015/909 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 2015/909, 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 pismem z 29 czerwca 2017 r. nr IKF2-0350-10.9/2017 przedłożył Metodę obliczania kosztów bezpośrednich.

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. 13ab i 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 nieznamomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

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

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. Natomiast 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 tego przepisu.

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

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym 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”.

Stawki jednostkowe opłaty manewrowej, zgodnie z art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, 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.

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r., 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r., ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Alternatywnie zarządca może ustalić przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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, zwany dalej również „pockm”, dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowaną wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., 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 z 7 kwietnia 2017 r., planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w § 21 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 z 7 kwietnia 2017 r. część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Ponadto w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 21 ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport

samochodowy. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w ostatnim zakończonym roku.

Przepis § 21 ust. 18 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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 z 7 kwietnia 2017 r. 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, w myśl § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., ustala się zgodnie z rozporządzeniem 2015/909.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 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 tego rozporządzenia.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909 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 2015/909 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 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 jeżeli koszty bezpośrednie na całej sieci, o których mowa w art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia, lub koszty bezpośrednie obliczone na podstawie modelowania, o którym mowa w art. 6 tego rozporządzenia, pomnożone przez liczbę pociągokilometrów, pojazdokilometrów lub bruttotonokilometrów, wykonanych w okresie referencyjnym, są mniejsze niż 15% całkowitych kosztów utrzymania i remontów lub mniejsze niż suma 10% kosztów utrzymania i 20% kosztów remontów, organ regulacyjny może przeprowadzić w sposób uproszczony kontrolę, o której mowa w art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34, dotyczącą obliczania kosztów pośrednich na całej sieci. Państwa członkowskie mogą zdecydować o zwiększeniu wielkości procentowych, o których mowa w niniejszym akapicie maksymalnie do ich dwukrotności.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909 organ regulacyjny może zaakceptować obliczenia średnich bezpośrednich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, dostosowanych średnich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia lub modelowania kosztów, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia 2015/909, podlegające uproszczonej kontroli, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli średnie koszty bezpośrednie na pociągokilometr pociągu o masie 1 000 ton wynoszą nie więcej niż 2 euro (wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen).

Stosownie do art. 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia 2015/909 kontrole uproszczone, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, stosuje się niezależnie od siebie. Kontrole uproszczone stosuje się bez uszczerbku dla art. 31 lub 56 dyrektywy 2012/34. Z kolei organ regulacyjny określa szczegóły dotyczące uproszczonej kontroli.

Zgodnie z art. 33 ust. 13 pkt. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca opracowuje projekt cennika określającego m. in. sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości, a także sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Zgodnie z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników.

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 tego przepisu, 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.

Na podstawie art. 33 ust. 17 ustawy o transporcie kolejowym brak wydania decyzji, o której mowa w ust. 15, w wymaganym terminie jest równoważny z decyzją zatwierdzającą projekt cennika.

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

Zarządca posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210000 ważną od 1 marca 2021 r. do 1 marca 2026 r.

Sieć kolejowa Zarządcy składa się z linii kolejowych jednotorowych i dwutorowych (magistralnych, pierwszorzędnych, drugorzędnych i linii znaczenia miejscowego), w podziale na zelektryfikowane i nieelektryfikowane.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin-y/regulamin-sieci/zmiany-w-regulaminie-2022/2023> projekt cennika, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2022/2023 (zmiana nr 12 z 25 sierpnia 2022 r. Regulaminu sieci 2022/2023, która zastąpiła odpowiednio zmianę nr 7 z 27 kwietnia 2022 r. Regulaminu sieci 2022/2023 i zmianę nr 1 z 29 grudnia 2021 r. Regulaminu sieci 2022/2023), spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Projekt cennika Zarządcy jest poprawionym projektem cennika (III wersją projektu cennika) w rozumieniu art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, w związku z decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO i decyzją Prezesa UTK z 22 lipca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.11.2022.AO.

Zarządca w poprawionej, III wersji projektu cennika zrezygnował, w stosunku do pierwszej wersji projektu cennika na rjp 2022/2023 (rozstrzygniętej decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO), ze stosowania dodatkowych współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej i masy pociągu dla pociągów z zamówionymi postojami handlowymi przy peronach oraz z pobierania dodatkowego składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów (mark-upu). Z kolei w stosunku do drugiej wersji projektu cennika na rjp 2022/2023 (rozstrzygniętej decyzją Prezesa UTK z 22 lipca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.11.2022.AO), poprawiona - III wersja projektu cennika została opracowana na podstawie danych wynikających z kosztów operacyjnych 2021 roku i pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie obowiązywania rjp 2020/2021.

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. 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. Umowa wieloletnia na realizację Programu wieloletniego z Zarządcą została zawarta 21 grudnia 2018 r., a następnie aneksowana 6 lipca 2020 r. i 30 grudnia 2021 r. Dotacja przyznana Zarządcy na 2021 r. wyniosła 4 797,1 mln zł, a dotacja zaplanowana na 2023 r. wynosi 5 450,7 mln zł. Zgodnie z wykonaniem 2021 r. łączne koszty operacyjne Zarządcy wyniosły 8 662,3 mln zł, przy łącznych przychodach 7 447,7 mln zł (w tym przychody z udostępniania linii kolejowych 2 093,8 mln zł, a z kolei dotacja ze środków publicznych 4 882,5 mln zł). Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego i Umowy wieloletniej.

Zarządca w piśmie z 23 sierpnia 2022 r. nr IUS3-3710.18.2021.MM.25 poinformował, że z analizy przeprowadzonej na podstawie projektu cennika na rjp 2022/2023 w aspekcie art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909 wynika, że planowana średnia stawka jednostkowa dla pociągu o masie z przedziału $960 \text{ ton} \leq M \leq 1020 \text{ ton}$ wynosi 10,15 zł za pociągokilometr i jest mniejsza od 2 euro wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r. przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen, tzn. od 13,43 zł/pockm.

Prezes UTK zweryfikował powyższe (porównując równowartość w złotych 2 euro wg średniego kursu Narodowego Banku Polskiego wymiany walut z 2005 r., przeindeksowaną rocznymi wskaźnikami cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny¹ oraz prognozowanymi przez Ministerstwo Finansów rocznymi wskaźnikami cen towarów i usług konsumpcyjnych na 2022 r. i 2023 r.², ze średnią stawką jednostkową dla pociągu w przedziale masy $960 \text{ ton} \leq M < 1020 \text{ ton}$), potwierdzając, że średnie koszty bezpośrednie Zarządcy na pockm pociągu o masie 1 000 ton wynoszą nie więcej niż 2 euro (wg cen i kursów wymiany walut z 2005

¹<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-/roczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/>

² Na podstawie „Wytocznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw (aktualizacja – kwiecień 2022), Ministerstwo Finansów”

r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen), co zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909 umożliwia przeprowadzenie kontroli uproszczonej. Zgodnie z motywem 16 rozporządzenia 2015/909, w celu ograniczenia obciążeń administracyjnych dla organów regulacyjnych, nie należy wymagać tego samego stopnia szczegółowości do obliczania kosztów bezpośrednich, jeżeli ich wartość znajduje się poniżej tego poziomu.

Jednakże, chociaż przesłanka określona w art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909 daje organowi regulacyjnemu możliwość zastosowania do weryfikacji obliczania kosztów bezpośrednich uproszczonego systemu kontroli, intencją Prezesa UTK było przeprowadzenie szczegółowej analizy w celu ustalenia w jakim stopniu sposób ustalenia przez Zarządcę stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2022/2023 wpłynie na uczestników rynku kolejowego. Mając na uwadze potrzebę wspierania rozwoju transportu kolejowego i istotność wpływu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej na funkcjonowanie przewoźników kolejowych, Prezes UTK nie skorzystał z zawartego w ww. przepisie upoważnienia do przeprowadzenia uproszczonej kontroli. Prezes UTK dokonał więc szczegółowej analizy sposobu ustalania przez Zarządcę stawki jednostkowej opłaty podstawowej i opłaty manewrowej.

Charakterystyka danych zawartych w projekcie cennika została przedstawiona poniżej:

PLANOWANA BAZA KOSZTOWA

Zarządca określił w projekcie cennika, że ustalił poziom kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu przy użyciu metody różnicowania kosztów, określonej w art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909, przy czym do kosztów bezpośrednich zakwalifikowano te koszty, co do których eksperci poszczególnych branż nie mieli wątpliwości, że faktycznie są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Zarządca ustalając koszty bezpośrednie będące rezultatem przejazdu pociągu wspierał się również wiedzą ekspercką w zakresie m.in. prawa, ekonomii, rachunkowości, statystyki i ekonometrii, co potwierdzają przedstawione w materiale dowodowym dokumenty, takie jak *Opinia prawna dotycząca interpretacji przepisów dotyczących obliczania kosztu bezpośredniego zdefiniowanego w art. 2 pkt 1 rozporządzenia 2015/909*, zwana dalej „opinią prawną” oraz *Koncepcja szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu*, zwana dalej „Koncepcją szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych” i *Instrukcja do narzędzia informatycznego kalkulacji wysokości odpisów amortyzacyjnych, które są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu*, zwana dalej „instrukcją KPMG”.

Należy podkreślić, że zgodnie z rozporządzeniem 2015/909 oraz z najlepszymi praktykami międzynarodowymi, zarządcy infrastruktury kolejowej mają możliwość ustalania kosztów dostępu, co do zasady, trzema dostępnymi metodami: różnicy, inżynierską oraz ekonometryczną (kosztów krańcowych). Żadna z powyżej wskazanych metod nie stoi w sprzeczności z zapisami dyrektywy 2012/34 czy też rozporządzenia 2015/909. Jednakże wybór danej metodyki może prowadzić do różnych poziomów (wartości) kosztów przypisanych jako bezpośredni rezultat przejazdu pociągu na sieci kolejowej. Wynika to z przyjętego podejścia szacowania, które w różnych metodach (opartych na różnych zasadach identyfikacji kosztów bezpośrednich) z różną szczegółowością (precyzją) łączy koszt bezpośredni będący rezultatem przejazdu pociągu z prowadzeniem (natężeniem) ruchu kolejowego. Przepisy prawa nie wykluczają również możliwości stosowania różnych metod w odniesieniu do poszczególnych centrów kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Przyjmuje się, że stosowanie metody ekonometrycznej (badanie zależności statystycznych pomiędzy zmianą ruchu na sieci a zmianą kosztów), pozwala na uzyskanie wartości kosztów bezpośrednich, najbardziej zbliżonej do wartości kosztów krańcowych. Co do zasady, oszacowanie kosztów krańcowych jest możliwe w przypadku implementacji metody ekonometrycznej bądź pogłębionych analiz w metodzie inżynierskiej. Przy czym, według motywu 12 rozporządzenia 2015/909, opłaty oparte na kosztach krańcowych zapewniają optymalne wykorzystanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury, zarządca infrastruktury może więc podjąć decyzję o zastosowaniu zastępczo kosztów krańcowych do obliczenia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, nie jest to jednak rozwiązanie obligatoryjne.

Poszczególne kraje europejskie wdrożyły wszystkie wspomniane powyżej metodyki szacowania kosztów bezpośrednich przejazdu pociągu. Na poziomie europejskim istnieje daleko idąca zgodność, że koszty bezpośrednie będące rezultatem przejazdu pociągu dotyczą procesów operacyjnych (przejazd pociągu), utrzymania infrastruktury oraz jej odnowienia. Zaproponowana przez Zarządcę metoda różnicy jest dopuszczalna w świetle aktualnie obowiązujących rozwiązań prawnych i stosowana również w innych krajach (kolejowe organy regulacyjne zrzeszone w grupie IRG-Rail potwierdzają, że zarządcy infrastruktury kolejowej w ponad połowie raportujących krajów europejskich³ w procesie szacowania kosztów bezpośrednich związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej stosują metodologię różnicy kosztów, o której mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909).

W opinii Prezesa UTK art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909 (*nie naruszając art. 4, jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać...*) wskazuje, że oszacowanie kosztów bezpośrednich (kwalifikowanych) związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej metodą różnicy należy dokonać przez brak przesłanek uznania kosztu jako niekwalifikowanego (tj. braku związku przyczynowo-skutkowego z realizacją

³ <https://www.irg-rail.eu/download/5/743/IRG-Rail2010-OverviewofChargingPracticesfortheMinimumAccessPackageinEurope.pdf>

przejazdu pociągu na sieci kolejowej). Negacja/weryfikacja o której mowa powyżej powinna odbywać się z wykorzystaniem zapisów art. 4 rozporządzenia 2015/909.

Istotą metody różnicy jest oszacowanie wartości kosztów niekwalifikowanych w ramach zdefiniowanej grupy kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, a następnie odjęcie tej wartości od wartości kosztów ogółem związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej, co skutkuje uzyskaniem wartości kosztów kwalifikowanych jako bezpośrednie, będące rezultatem przejazdu pociągu.

Aby zastosować powyżej opisaną metodykę, niezbędne jest wcześniejsze zestawienie kosztów działalności Zarządcy za rok referencyjny (w projekcie cennika 2022/2023 bazowym jest 2021 rok) i oszacowanie kosztów działalności za ten okres, nie związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Różnica pomiędzy tymi wielkościami pozwoli ustalić łączne koszty działalności Zarządcy infrastruktury związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Zarządca jako koszty niezwiązane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (a więc koszty niekwalifikowalne) uznał koszty:

- finansowe,
- pozostałej działalności operacyjnej,
- administracyjne i ogólnozakładowe,
- sprzedaży innych usług na zewnątrz,
- sprzedaży materiałów,
- sprzedaży usług wewnątrzzakładowych obiektów socjalnych,
- pionu inwestycyjnego,
- Straży Ochrony Kolei,
- utrzymania obiektów infrastruktury usługowej,
- infrastruktury wyłączanej z eksploatacji,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych ruchu na liniach o szerokości 1520 mm,
- świadczenia usług udostępniania linii kolejowych linii udostępnianych w tranzycie uprzywilejowanym,
- koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby,
- amortyzacji nie zaliczanej do kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Weryfikacja i ustalenie grupy kosztów niekwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, uznanych jako niemożliwie do przypisania (w całości lub w części) jako bezpośrednie przy prowadzeniu ruchu pociągów winna odbywać się z zachowaniem definicji i kryteriów niezbędnych do zastosowania, aby dany koszt spełniał w pełni przesłanki bezpośredniego. Zarządca za koszty niekwalifikowalne uznał więc także część kosztów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym część amortyzacji, kosztów prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów, w szczególności koszty:

- infrastruktury kolejowej, nieprzypisane bezpośrednio do linii i stacji,
- usuwania skutków wypadków kolejowych,
- eksploatacji,
- diagnostyki,
- napraw awaryjnych,
- zabezpieczeń przed kradzieżami oraz kosztów usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- konserwacji, napraw bieżących i głównych, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
- branży automatyki i telekomunikacji,
- branży energetycznej, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,

- branży drogowej, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
- branży infrastruktury pasażerskiej,
- branży pozostałej, za wyjątkiem części kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu,
- odpisów amortyzacyjnych, które nie są określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu,
- zużycia paliwa stałego,
- zużycia materiałów i energii, za wyjątkiem części kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu,
- wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników za wyjątkiem wynagrodzeń i składek z tytułu ubezpieczeń społecznych, w części bezpośrednio wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów,
- usług obcych, za wyjątkiem usług remontowych i konserwacyjnych oraz pozostałych usług w części bezpośrednio wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów,
- pozostałych kosztów rodzajowych,
- podatków i opłat,
- zakupionych usług wewnętrznych.

Zarządca infrastruktury również nie uwzględnił w kosztach bezpośrednich nakładów inwestycyjnych, co do zwrotu których nie jest zobowiązany.

W przypadku usług dostępu do infrastruktury, obiektem kalkulacji kosztów, w stosunku do którego dokonuje się możliwości bezpośredniego przyporządkowania/ przypisania/ odniesienia kosztu jest świadczenie usług polegających na możliwości realizacji przewozów kolejowych po udostępnianej sieci. Zasadnym jest rozpatrywanie kosztów bezpośrednich związanych/niezbędnych do zapewnienia świadczenia usług w skali całej sieci kolejowej. To implikuje, że koszty bezpośrednio ponoszone przez zarządcę na rzecz tej usługi, to wszystkie koszty które mogą być bezpośrednio przypisane do procesu (z zachowaniem związku przyczynowo-skutkowego), aby taką usługę świadczyć w sposób skuteczny.

Aby dokonać precyzyjnego zdefiniowania puli kosztów niekwalifikowanych związanych z zapewnieniem minimalnego dostępu (pośrednich) oraz wartości kosztów bezpośrednich, które są rezultatem przejazdu pociągu (kosztów kwalifikowalnych), należy dokonać szczegółowej analizy procesu świadczenia usługi dostępu do sieci kolejowej. Skutkiem tych działań powinno być wskazanie dokładnych relacji przyczynowo-skutkowych poszczególnych składowych kosztów, które na podstawie dokumentacji źródłowej umożliwią będą bezpośrednio przypisanie kosztów do analizowanego procesu (obiekту kalkulacji).

Realizacja usługi dostępu do infrastruktury przez wykonywanie czynności niezbędnych do obsługi pociągu, skutkiem czego osiągnany jest rezultat w postaci przejazdu pociągu, wymaga określenia niezbędnych do tego zasobów. Rozpatrywanie kosztów kwalifikowanych do kosztów dostępu powinny dotyczyć tych zasobów które są konieczne (muszą być zaangażowane), aby usługa mogła być wykonana. Tak opisane zależności procesowe, zdefiniują wszystkie niezbędne zasoby będące źródłem kosztów, które uznać można za koszt bezpośredni usługi dostępu do infrastruktury kolejowej oraz pozostałe (czyli koszty pośrednie), bez możliwości bezpośredniego przypisania do usługi dostępu. Na zarządcy infrastruktury ciąży obowiązek złożenia dowodów, które wskazują że dany zasób musi być zaangażowany (jest niezbędny) w procesie świadczenia usługi, a zarządca jest go w stanie przypisać w sposób bezpośredni do tego procesu, co powinno wynikać z dokumentacji źródłowej, systemów ewidencyjnych i innych zapisów prowadzonych w sposób przejrzysty, rzetelny, obiektywny i sprawdzalny. Brak możliwości przypisania przez Zarządcę w sposób bezpośredni kosztów zasobów (w całości lub części) do realizacji procesu przewozowego skutkuje zaliczeniem go do grupy kosztów niekwalifikowanych.

Wskutek zastosowania metody różnicy, Zarządca jako koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu Zarządca wyróżnia:

- 1) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
- 2) część kosztów prowadzenia ruchu kolejowego,
- 3) część amortyzacji obliczanej na podstawie faktycznego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu.

Obliczone koszty bezpośrednie stanowią część kosztów działalności podstawowej Zarządcy. Zarządca w projekcie cennika i zał. 1 do projektu cennika wykazał, że koszty pozostałych działalności pozostają kosztami niekwalifikowalnymi do kosztów bezpośrednich.

Dla każdej z poszczególnych grup kosztów (utrzymanie i remonty, prowadzenie ruchu kolejowego, amortyzacja) Zarządca ustalił indywidualny sposób selekcji kosztów ponoszonych wyłącznie bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, jak poniżej.

• **KOSZTY UTRZYMANIA I REMONTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

Dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich utrzymania i remontów infrastruktury niezbędne jest zastosowanie metody, która umożliwi weryfikację danego kosztu z punktu widzenia możliwości zaliczenia go do kosztów kwalifikowanych. W metodyce różnicy (odejmowania) zastosowanie mają metody oddolne (np. w oparciu o wiedzę inżynierską) z uwzględnieniem podejścia „zero jedynkowego” lub „częściowego”. Polegają one na ocenie poszczególnych typów zdarzeń gospodarczych pod kątem powstawania ich bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu.

W podejściu „zero-jedynkowym”, koszty bezpośrednie ujęte w kosztach kwalifikowanych są wyłącznie te, które nie budzą wątpliwości, że zachodzi bezpośrednia ich zależność od przejazdu pociągu. Jeżeli wskutek oceny eksperckiej zostanie stwierdzone, że część działań danego zdarzenia gospodarczego (skutkująca powstaniem kosztu) nie jest zależna od przejazdu pociągu – zdarzenie takie nie może być kwalifikowane do kosztów bezpośrednich. Wówczas koszty takich zdarzeń stanowią koszty niekwalifikowane związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. W podejściu „częściowym” w wyniku analizy eksperckiej dokonuje się podziału danego kosztu na część działań nie związanych bezpośrednio z usługą dostępu oraz działań zaliczanych do kosztów kwalifikowanych dostępu. Skutkuje to ujęciem części kosztu danego działania w kosztach niekwalifikowanych, a pozostałej części w kosztach kwalifikowanych.

Do kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, napraw bieżących i głównych w zakresie usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w całości możliwych do przypisania do kosztów bezpośrednich można przykładowo zaliczyć:

- a) wymiana uszkodzonych złączek i uzupełnienie brakujących, dokręcanie śrub i wkrętów
- b) uzupełnianie podsypki,
- c) szlifowanie spływów,
- d) regulację położenia toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej,
- e) wymianę pojedynczych elementów nawierzchni,
- f) naprawę pękniętej szyny,
- g) ciągłą wymianą szyn i podkładów,
- h) oczyszczanie podsypki z jej uzupełnieniem i zagęszczeniem.

Odnosząc się do kryterium rodzajowego podziału kosztów działalności operacyjnej podstawowej, koszty kwalifikowane w omawianej grupie utrzymania i remontów dotyczyć będą głównie zużycia nietrakcyjnego paliwa płynnego, zużycia materiałów, usług związanych z utrzymaniem i konserwacją, usług remontowych czy wynagrodzeń personelu.

Do kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, napraw bieżących i głównych w zakresie usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej niemożliwych do przypisania do kosztów bezpośrednich należy zaliczyć:

- a) amortyzację poza infrastrukturą liniową (tory), rozjazdami i elementem trakcji elektrycznej,
- b) eksploatację, w tym czynsze i koszty utrzymania porządku,
- c) diagnostykę, w tym plany, pomiary, analizy oraz sprawozdania diagnostyczne, czy oględziny infrastruktury zgodnie z instrukcjami,
- d) naprawy awaryjne – doraźne zabezpieczenie lub likwidacja uszkodzenia, przywrócenie przejezdności lub wymaganych parametrów techniczno-eksploatacyjnych w celu umożliwienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego,
- e) zabezpieczenia przed kradzieżami oraz skutkami usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- f) wypadki i skutki usuwania wypadków oraz innych zdarzeń o charakterze losowym, trudnym do przewidzenia lub o nieznanym ryzyku.

Zarządca w kwalifikacji kosztów utrzymania i remontów stosuje podejście „zero-jedynkowe”, które można uznać za konserwatywne, ograniczające do minimum ryzyko uwzględnienia w kosztach kwalifikowanych, choćby części kosztów działań nie związanych bezpośrednio z przejazdem pociągu (kosztów niekwalifikowanych). Celem dokumentacji tego procesu, w systemie ewidencji kosztów Zarządcy związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej - działalności podstawowej przypisywanych bezpośrednio do linii i stacji służą tzw. elementy PSP (nazwa techniczna). W celu precyzyjnego wyodrębnienia kosztów ponoszonych bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu został przez Zarządcę określony dedykowany rodzaj elementów PSP tzw. element PSP typu B (w celu rejestracji kosztów ponoszonych bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu na terenie innego zakładu linii kolejowych Zarządcy elementy PSP typu M). Koszty niekwalifikowane (związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej) działalności podstawowej przypisywane bezpośrednio do linii i stacji rejestrowane są także na wyodrębnionych elementach PSP tzw. elementach PSP typu K (dla rejestracji kosztów niekwalifikowanych poniesionych na terenie innego zakładu linii kolejowych Zarządcy elementy PSP typu L). Ponadto opisywany proces ewidencji i rozliczania kosztów ma wdrożony element kontroli wewnętrznej przez wprowadzenie trzystopniowej walidacji (etap dekretacji - kontrola merytoryczna, etap wprowadzania do systemu - kontrola poprzez walidację, etap raportowania - identyfikacja przypadków księgowania niezgodnych z założeniami). Wielostopniowa kontrola kosztów bezpośrednich na etapie dekretacji, ewidencji i rejestrowania z wykorzystaniem wiedzy eksperckiej sprzyja zachowaniu zasad obiektywizmu, staranności, rzetelności i sprawdzalności w procesie szacowania kosztów bezpośrednich.

Zarządca w zał. 2 do projektu cennika przedstawił wykaz stanowisk kosztów należących do kategorii utrzymania i remontów, które w części uznał za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, a w części jako koszty niekwalifikowane. Plik w formacie .xls zawiera m.in. informacje o kosztach pogrupowanych wg branży (drogowa, energetyczna) i podbranży (nawierzchnia, podtorze, obiekty inżynierskie, urządzenia sieci trakcyjnej), w tym o kosztach rejestrowanych jako elementy PSP typu B/M oraz elementy PSP typu K/L, z podaniem kont księgowych, opisem kryteriów charakterystyki danego kosztu jako kwalifikowalny lub niekwalifikowalny (na podstawie zakresu prac identyfikowanych odpowiednio jako eksploatacja, konserwacja, diagnostyka, naprawy bieżące, naprawy główne, naprawy awaryjne, koszty zabezpieczeń przed kradzieżami oraz koszty usuwania skutków kradzieży i dewastacji, koszty akcji zima, remonty - naprawy awaryjne i główne będące następstwem gwałtownych zdarzeń atmosferycznych). Z ww. dokumentu wynika, że Zarządca w ogóle nie uwzględnił w kosztach kwalifikowalnych na potrzeby kalkulacji projektu cennika następujących kosztów:

- a) eksploatacji,
- b) diagnostyki,
- c) napraw awaryjnych,
- d) zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji,
- e) akcji zima,
- f) remontów - napraw awaryjnych i głównych będących następstwem gwałtownych zdarzeń atmosferycznych.

Koszty te w 100% zostały przypisane do kosztów niekwalifikowalnych w kategorii utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.

Do kosztów kwalifikowalnych Zarządca zaliczył wyłącznie część kosztów konserwacji oraz napraw bieżących i głównych, co do których, zgodnie z informacją zawartą na s. 11 projektu cennika, nie było wątpliwości, że zachodzi bezpośrednia ich zależność od przejazdu pociągu. Jak podaje Zarządca, jeżeli zespół ekspertów z poszczególnych branż w toku analiz i konsultacji uznał, że choćby część działań danego zdarzenia gospodarczego nie jest zależna od przejazdu pociągu, zdarzenie takie nie było kwalifikowalne do kosztów bezpośrednich. Podsumowanie tych analiz stanowi wykaz zawarty w zał. 2 do projektu cennika.

Niemniej jednak Prezes UTK w piśmie z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.35.AO wezwał Zarządcę do dodatkowego uzasadnienia kwalifikowalności (w rozumieniu kryterium bezpośredniego rezultatu przejazdu pociągu) kosztów utrzymania i remontów podtorza, związanych z pracami o których mowa w kolumnie X i Y zał. 2 do projektu cennika. Zarządca w piśmie z 6 października 2022 r. wyjaśnił, że przejazd pociągu powoduje osiadanie i mieszanie się warstw gruntowych oraz podsypki. W konsekwencji, na profilu podłużnym geotechnicznym górnych warstw widoczne są deformacje zamiast równoległości warstw, co dowodzi zmienności podtorza wskutek ruchu pociągów (same osiadałyby w warstwach niższych dociążonych budowlą ziemną). *Deformacje te, a więc ruch pociągów prowadzi do konieczności napraw podtorza, a w tym przywrócenia układu warstw równoległych do niwelety pierwotnie zaprojektowanej. Jest to wykonywane w trybie napraw głównych podtorza względnie w ograniczonym zakresie w ramach oczyszczania podsypki nawierzchni z pełną kontrolą prowadzonej belki wybierakowej, która determinuje równoległość przynajmniej powierzchni torowiska do czasu naprawienia warstw stricte w podtorzu.* Zarządca wyjaśnił również, że jest zobowiązany do stosowania przepisów prawa powszechnie obowiązującego z uwzględnieniem orzecznictwa, wiedzy eksperckiej i zasad wiedzy technicznej. Prawo to stanowi o obowiązkach zarządcy infrastruktury kolejowej z tytułu

zarządzania infrastrukturą o określonym przeznaczeniu jakim jest ruch pojazdów kolejowych. Jak wyjaśnił Zarządca, w przypadku budowli kolejowych obowiązki utrzymywania infrastruktury kolejowej z uwagi na ruch pociągów wynikają między innymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.), zwanej dalej „Prawem budowlanym”. Zgodnie z art. 5 ust. 2 Prawa budowlanego wszelkie obiekty budowlane powinny być utrzymywane w należytych stanie technicznym oraz estetycznym, a ponadto wymagane jest zapobieganie nadmiernemu pogorszeniu jego właściwości użytkowych, bądź też sprawności technicznej. Wobec powyższych nakazów prawa, utrzymanie i remonty wszelkich budowli, w tym podtorza, mieszczą się w obowiązkach zarządcy infrastruktury także z tytułu przejazdu choćby jednego pociągu. Zarządca wykazał w piśmie z 6 października 2022 r., że koszty utrzymania infrastruktury kolejowej wpisują się w treść rozporządzenia 2015/909, jak również wynikają z art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że do zadań zarządcy infrastruktury należy zarządzanie utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem: a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym, b) przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów. Argumentacja Zarządcy w zakresie zaliczenia tej grupy kosztów do kosztów kwalifikowalnych nie budzi zastrzeżeń Prezesa UTK.

Prezes UTK w piśmie z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.35.AO wezwał również Zarządcę do wyjaśnienia i uzasadnienia kwalifikowalności (w rozumieniu kryterium bezpośredniego rezultatu przejazdu pociągu) kosztów wynagrodzeń (konto 441) ponoszonych w ramach utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej dla każdej branży, podbranży i stanowiska kosztów, a także o wyjaśnienie i udokumentowanie jaki sposób ustalany jest czas efektywny i nieefektywny pracowników zaangażowanych w prace utrzymaniowo-remontowe. Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedstawienia obliczeń służących do ustalenia czasu efektywnego pracowników zaliczonych do kategorii kosztów utrzymania i remontów oraz części kosztów wynagrodzeń tych pracowników uznanej za koszty bezpośrednie. Zarządca w piśmie z 6 października 2022 r. wyjaśnił, że obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej wynikające z ww. aktów prawnych determinują obowiązek zatrudniania personelu pełniącego nadzór *nad stanem nawierzchni, torów, podtorza i budowli inżynierskich, przestrzeganiem procesów technologicznych robót, odpowiadającego za właściwą organizację i wykonywanie prac naprawczych gwarantujących spokojność jazdy i bezpieczeństwo pociągów*. Jak wskazał Zarządca, bezpieczeństwo ruchu kolejowego zależy w dużej mierze od stanu technicznego torów i urządzeń, regulowanego także przepisami Prawa budowlanego. Nadzorem nad stanem nawierzchni, torów, podtorza i budowli inżynierskich, przestrzeganiem procesów technologicznych robót, właściwą organizacją i wykonywaniem prac naprawczych gwarantujących niezakłócony bieg i bezpieczeństwo przejazdów pociągów zajmuje się toromistrz. Monter nawierzchni kolejowej i mostowniczy wykonują w szczególności prace związane z budową nawierzchni kolejowej, naprawą i wymianą uszkodzonych elementów nawierzchni, rozjazdów i skrzyżowań, podtorza i zamknięć nastawczych. Wykonywane są pomiary m.in. szerokości, przechyłek, krzywizn torów oraz stopnia zużycia elementów nawierzchni przez pracowników różnych specjalizacji. Wśród czynności utrzymaniowych należy wymienić również prace prowadzone przy budowie, naprawie i konserwacji w szczególności: sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, pojazdów spalinowych oraz maszyn i urządzeń technicznych, przy badaniach laboratoryjnych elementów nawierzchni kolejowej, defektoskopowym badaniu szyn, rozjazdów, spoin w czynnych torach, przy obróbce skrawaniem, pracach spawalniczych, gazowych, elektrycznych, zgrzewalniczych, cięciu plazmowym, piaskowaniu elementów i konstrukcji stalowych, przy pracach kowalskich, malarsko-lakierniczych oraz przy czyszczeniu powierzchni ze starych farb i powłok. Przedstawione przez Zarządcę argumenty znajdują uzasadnienie merytoryczne, a przedłożona dokumentacja (zał. 2 do projektu cennika) potwierdza, że Zarządca przyporządkował koszty związane z tymi pracami odpowiednio do kosztów kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych, zgodnie z zasadami przyjętymi w tym centrum kosztów.

Zarządca powołał się również na pkt. 81 wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej „TSUE”, C-512/10, potwierdzony w pkt 67 wyroku TSUE C-152/12 i na str. 27 wyroku Sądu Najwyższego w sprawie o sygnaturze akt SNK 21/18 *koszty związane z sygnalizacją, zarządzaniem ruchem, konserwacją i naprawami mogą się różnić, przynajmniej częściowo, w zależności od ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami*. Prezes UTK przyjmuje powyższą argumentację Zarządcy jako zasadną. Dodatkowo Zarządca powołał się na pkt 48 wyroku TSUE C-152/12, w którym TSUE określił, że *20% kosztów pracy personelu odpowiedzialnego za utrzymanie właściwego stanu torów zostanie uznane za koszt bezpośredni*.

Zarządca wskazał również w piśmie z 6 października 2022 r., że zastosowanie literalnego brzmienia o wpływie przejazdu pociągu (na ponoszone koszty) otwiera rozliczne interpretacje, a jednocześnie zapis ten nie zawiera jakiegokolwiek definicji „pociągu”. Tymczasem zdaniem Zarządcy inny jest wpływ autobusu szynowego a inny węglarki. Fakt niedookreślenia tego w dyrektywie 2012/34 dowodzi, że prawodawca traktuje wpływ przejazdu pociągu całościowo jako wpływ zagregowany czyli wpływ użytkownika budowli infrastruktury kolejowej, a to obejmuje ruch pojazdów, pasażerów, zabezpieczenia i wiele innych elementów oraz procesów służących realizacji postanowień prawa powszechnie obowiązującego. W opinii Zarządcy wszystkie te elementy i procesy stanowią o kosztach bezpośrednich utrzymania.

Zarządca w piśmie z 6 października 2022 r. wyjaśnił również, że w branży energetyki do kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu zakwalifikowano koszty wynagrodzeń pracowników realizujących odbiory tych usług obcych, których koszty stanowią koszty pośrednie tj.:

1) w zakresie urządzeń sieci trakcyjnej - wynagrodzenia pracowników Zarządcy, którzy dokonują odbioru usług w zakresie:

a) regulacji sieci trakcyjnej wraz z wymianą lub uzupełnieniem wyeksploatowanych elementów sieci trakcyjnej, wykonywanych w ramach przeglądów okresowych

zgodnie z zapisami Instrukcji utrzymania urządzeń sieci trakcyjnej - let-2, odnoszone tylko na konto 438+20 z załącznikiem A4 ~~XXXXXXXXXX~~⁴,

b) napraw bieżących i remontów związanych tylko z wymianą lin nośnych, przewodów jezdnych, izolatorów, kotwien środkowych i ciężarowych oraz osprzętu sieciowego, odnoszone tylko na konto 433 z załącznikiem A4 i A6 ~~XXXXXXXXXX~~.

Czas zaangażowania w usługi odbioru określony jest zgodnie z ilością godzin wykazanych w kartach zapisu, odnoszone na konto 441 z załącznikiem A4 i A6 ~~XXXXXXXXXX~~.

Części składowe urządzeń sieci trakcyjnej tj. liny nośne, przewody jezdne, izolatory, kotwienia środkowe i ciężarowe oraz osprzęt sieciowy mocujący powyższe elementy narażony jest bezpośrednio na oddziaływanie mechaniczne pojazdów prowadzonych trakcją elektryczną. W celu sprawdzenia stopnia zużycia bądź wyeksploatowania ww. elementów składowych urządzeń sieci trakcyjnej zachodzi konieczność wykonywania cyklicznie przeglądów okresowych urządzeń sieci trakcyjnych, w trakcie których wykonywane są niezbędne pomiary, regulacje i sprawdzenia poprawności ich zabudowy. W związku z powyższym koszty związane z wymianą lin nośnych, przewodów jezdnych, izolatorów, kotwien środkowych i ciężarowych oraz osprzętu sieciowego, jak również koszty wynagrodzeń pracowników za czas dokonywania odbiorów tych usług kwalifikują się do kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.

2) w zakresie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów (dotyczy tylko kosztów poniesionych w okresie listopad – marzec): wynagrodzenia pracowników Zarządcy, którzy dokonują odbioru usług, konserwacji, obsługi technicznej i serwisu, odnoszone tylko na konto 438+13 z załącznikiem A2 ~~XXXXXXXXXX~~. Czas zaangażowania w usługi odbioru określony jest zgodnie z ilością godzin wykazanych w kartach zapisu, odnoszone na konto 441 z załącznikiem A2 ~~XXXXXXXXXX~~.

Zarządca w zał. 4 do pisma z 6 października 2022 r. przedstawił w jaki sposób dokonywana jest kalkulacja czasu pracy pracowników należących do grupy utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w tym wyjaśnił w jaki sposób dokonywana jest korekta kosztów wynagrodzeń zarejestrowanych na elementach PSP typu B o koszty wynikające z czasu nieefektywnego. Jak wyjaśnił Zarządca w zał. 4 do pisma z 6 października 2022 r., ~~XXXXXXXXXX~~.

Zarządca w zakresie kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej przyjmuje do kosztów bezpośrednich ~~XXXXXXXXXX~~ kosztów wynagrodzeń personelu zaliczanych do kosztów wynagrodzeń związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

W opinii Prezesa UTK argumentacja Zarządcy dotycząca zaliczenia części kosztów wynagrodzeń pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z pracami polegającymi na utrzymaniu i naprawie infrastruktury kolejowej do kosztów bezpośrednich nie budzi zastrzeżeń.

Największą rodzajowo grupę kosztów w zakresie utrzymania i remontów, zaliczoną przez Zarządcę do kosztów bezpośrednich, stanowią usługi obce z udziałem ~~XXXXXXXXXX~~. Zużycie materiałów planowane na ~~XXXXXXXXXX~~ mln zł stanowi ~~XXXXXXXXXX~~ kosztów kwalifikowanych tej grupy. Natomiast ~~XXXXXXXXXX~~ udziału w kosztach kwalifikowanych kosztów utrzymania i remontów stanowią koszty wynagrodzeń wynoszące ~~XXXXXXXXXX~~.

Analizując poziom kosztów utrzymania i remontów w przekroju poszczególnych branż, należy stwierdzić na podstawie zał. 1 do projektu cennika, że w branży drogowej koszty kwalifikowane będzie stanowić ~~XXXXXXXXXX~~ (~~XXXXXXXXXX~~ w odniesieniu do ogółu kosztów tej branży związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej). Jednocześnie koszty tej branży stanowić będą ~~XXXXXXXXXX~~ wszystkich kosztów utrzymania i remontów infrastruktury uwzględnianych jako kwalifikowane. Pozostałe ~~XXXXXXXXXX~~ kosztów (~~XXXXXXXXXX~~) dotyczy branży energetycznej. Jednocześnie, koszty bezpośrednie branży energetycznej będą stanowić ~~XXXXXXXXXX~~ ogółu kosztów tej branży związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. W bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika

⁴ Oznaczenie ~~XXXXXXXXXX~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy (Zarządcy).

Zarządca nie uwzględnił żadnych kosztów zaliczanych do branży automatyki i telekomunikacji oraz branży infrastruktury pasażerskiej.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane planowane w projekcie cennika 2022/2023 w grupie utrzymania i remontów (1 501,0 mln zł) stanowiąc będą w 2023 roku około ~~✂--✂~~ kosztów utrzymania i remontów związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Przedstawiony przez Zarządcę materiał dowodowy w zakresie kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ma charakter wyczerpujący o adekwatnym poziomie szczegółowości, niezbędnym do prawidłowej oceny w sprawie. Zostały spełnione przez Zarządcę przesłanki obiektywnego i rzetelnego oszacowania tych kosztów, z zapewnieniem sprawdzalności przedstawionych kalkulacji. Wobec powyższego, należy uznać, że wskazana w projekcie cennika Zarządcy część kosztów utrzymania i remontów jest kosztem bezpośrednim rozumianym jako rezultat przejazdu pociągów na sieci, co upoważnia Zarządcę do zaliczenia ich do grupy kosztów kwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług dostępu do infrastruktury kolejowej i ujęcie ich w bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika.

• KOSZTY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

Zarządca za koszty bezpośrednie prowadzenia ruchu kolejowego uwzględniane przy kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej uznaje koszty generowane w związku z wykonywaniem czynności niezbędnych do realizacji przejazdów na takich stanowiskach jak:

- 1) dyżurni ruchu, nastawniczowie i zwrotniczowie,
- 2) dróżnicy przejazdowi,
- 3) dyspozytorzy ds. planowania produkcji i dyspozytorzy liniowi,
- 4) konstruktorzy rozkładów jazdy pociągów.

Warunkiem kwalifikacji kosztów pracowniczych na wyżej wymienionych stanowiskach jest koszt określony (przypisany) do świadczonej usługi dostępu na podstawie kryterium dowodzącym zaangażowanie danego pracownika w proces przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego. Jednym z często stosowanych kryteriów nośników w rachunkowości, przypisywania bezpośrednio kosztów w procesach operacyjnych jest czas wykonywania operacji w ramach tych procesów⁵. W przypadku usług dostępu do infrastruktury, czas czynnego zaangażowania (efektywny) jest to czas, który został poświęcony na działania związane z przygotowaniem i realizacją przejazdu pociągów oraz (w przypadku dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych) z przygotowaniem i realizacją manewrów.

Zarządca jako nośnik kosztów w procesie szacowania kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu kolejowego uwzględnianych przy kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, stosuje czas zaangażowania wybranych grup pracowników.

Z przedstawionej przez Zarządcę dokumentacji wynika założenie, że okresy czynnego zaangażowania poszczególnych pracowników nakładające się na siebie, wynikające z równoczesnej tj. odbywającej się w tym samym czasie jazdy pociągów obsługiwanych przez dany postereunek zapowiadawczy nie powinny być sumowane. Kosztami niekwalifikowanymi będą więc pozostałe koszty, w szczególności koszty gotowości do pracy (brak możliwości przypisania do procesu, którego rezultatem jest przejazd pociągu), z tytułu urlopów wypoczynkowych, urlopów okolicznościowych, urlopów dodatkowych, przerw regulaminowych w trakcie dnia pracy, szkoleń, badań lekarskich i innych nieobecności.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane (464,5 mln zł) planowane w cenniku 2022/2023 prowadzenia ruchu kolejowego stanowiąc będą w 2023 roku około ~~✂--✂~~ kosztów prowadzenia ruchu kolejowego związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Dyżurni ruchu, nastawniczowie i zwrotniczowie

Czas czynnego zaangażowania dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych Zarządca ustalił na podstawie rejestracji przejazdów pociągów i czasu obsługi pociągu przez postereunek ruchu. Jak wyjaśnił Zarządca w projekcie cennika, dyżurny ruchu jest czynnie zaangażowany od momentu wyjazdu pociągu z posterunku zapowiadawczego poprzedzającego obsługiwany postereunek do momentu wjazdu pociągu na następny postereunek zapowiadawczy. W tym czasie dyżurny ruchu wykonuje szereg czynności, aby pociąg bezpiecznie przybył/dojechał z/do kolejnego posterunku. Jak wskazał Zarządca w projekcie cennika, przejazd pociągu odbywa się, w zależności od rodzaju urządzeń sterowania ruchem kolejowym, również dzięki czynnemu zaangażowaniu nastawniczego i zwrotniczego.

⁵ Szerzej: TDABC- *Time Driven Activity Based Costing*, Rachunek kosztów działań sterowany czasem.

Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r. wskazał, że stanowiska nastawniczych występują wyłącznie na stacjach, na których z uwagi na zabudowany typ urządzeń sterowania ruchem kolejowym występuje podział stacji na kilka okręgów nastawczych lub stosowany rodzaj urządzeń wymaga dodatkowej obsługi przez nastawniczych na nastawni dysponującej. W każdym okręgu nastawczym, zadania związane w szczególności z przygotowaniem drogi przebiegu, podawaniem sygnałów zezwalających na wjazd, wyjazd, przejazd pociągów lub realizacją manewrów zajmuje się dyżurny ruchu lub nastawniczy. W przypadku przejazdów pociągów lub wykonywania manewrów w obrębie zarządzanych części stacji przez nastawnie wykonawcze, na których urządzenia stacyjne i liniowe obsługują nastawniczo ich praca równoważna jest z pracą dyżurnych ruchu. Dlatego też, bezpośredni czas zaangażowania nastawniczych w prowadzenie ruchu pociągów może zostać obliczony w analogiczny sposób jak czas zaangażowania dyżurnych ruchu.

Jak wskazał Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r., do stanowisk zwrotniczych bezpośrednio zaangażowanych w prowadzenie ruchu kolejowego i uwzględnionych w projekcie kosztów cennika 2022/2023 zostały wybrane wyłącznie stanowiska zwrotniczych, którzy bezpośrednio uczestniczą w prowadzeniu ruchu pociągów. O konieczności obsady posterunków ruchu przez zwrotniczych zaangażowanych w prowadzenie ruchu pociągów decyduje rodzaj zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym tj. urządzeń mechanicznych oraz specyfika stacji i natężenie ruchu kolejowego.

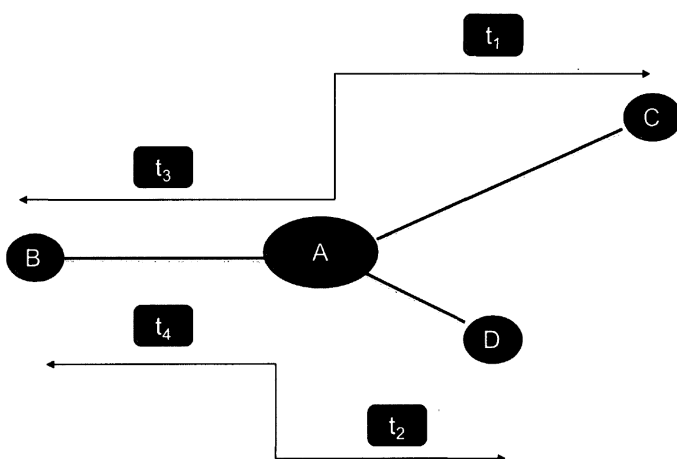
Liczba stanowisk zwrotniczego ulega zmianie w zależności od potrzeb przewozowo-technologicznych. Liczba wszystkich stanowisk zwrotniczego w 2021 roku wahała się od 308 do 338. Liczba stanowisk zwrotniczych bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez pierwsze 3 kwartały 2021 roku wynosiła 19,33, a w IV kwartale 2021 r. zmalała do 16,83. Udział stanowisk zwrotniczego bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów w stosunku do wszystkich stanowisk zwrotniczego w 2021 roku kształtował się na poziomie 6 % i dla tych 6% stanowisk Zarządca ustalał czas czynnego zaangażowania przy prowadzeniu ruchu kolejowego służący do obliczenia kosztów bezpośrednich.

Zgodnie z projektem cennika Zarządcy, danymi wejściowymi do wyznaczenia czasu czynnego zaangażowania pracowników zatrudnionych na stanowiskach dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych są zbiory:

- wszystkich punktów rozkładowych na liniach kolejowych Zarządcy z przypisaniem dla każdego z nich posterunku zapowiadawczego (dane pozyskane z systemu Elektronicznego Dzienniku Ruchu i bazy Prowadzenie Opisu Sieci),
- informacji o pociągach, ich trasach przejazdu oraz godzinach przejazdu przez poszczególne punkty rozkładowe na trasie przejazdu (dane pozyskane z systemu SEPE Zarządcy).

Jak wskazuje Zarządca w projekcie cennika, trasę każdego pociągu uwzględnianego w obliczeniach podzielono na fragmenty obsługiwane przez poszczególne posterunki zapowiadawcze znajdujące się na trasie przejazdu tego pociągu. Dla każdego fragmentu określono czas czynnego zaangażowania pracowników przy obsłudze tego fragmentu trasy przez dany posterunek zapowiadawczy. W wyniku obliczeń wyznaczane są dla każdej doby rozłączne przedziały czasowe w ramach których odbywa się obsługa pociągów na danym posterunku zapowiadawczym.

Zarządca przedstawił schemat obsługi pociągu przez posterunek ruchu, jak poniżej:



gdzie:

- A- Posterunek zapowiadawczy, dla którego prowadzone jest wyliczenie,
B, C, D – przyległe posterunki zapowiadawcze,

posterunek zapowiadawczy – posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku,

t1 – czas jazdy pociągu od posterunku B do posterunku C,

t2 – czas jazdy pociągu od posterunku B do posterunku D,

t3 – czas jazdy pociągu od posterunku C do posterunku B,

t4 – czas jazdy pociągu od posterunku D do posterunku B.

W przypadku początku/końca przejazdu na stacji A, czas mierzono następująco:

t1 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku C lub od C do A,

t2 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku D lub od D do A,

t3 – czas jazdy pociągu od posterunku A do posterunku B lub od B do A.

W lokalnych centrach sterowania (LCS), gdzie ruch pociągów prowadzony jest przez dyżurnego ruchu odcinkowego, czas liczony jest od stacji stycznej odcinka LCS do stacji stycznej odcinka LCS.

Jak wykazał Zarządca, zakłady linii kolejowych dostosowują czas pracy posterunków do zamówionych tras pociągów. Posterunki nie są obsadzone przez całą dobę we wszystkie dni, jeśli w tym czasie nie są zaplanowane przejazdy pociągów zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy. W przypadku braku ruchu pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowych, koszty bezpośrednie zatrudnienia dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotnicznych i dyżurnych ruchu nie są naliczane na tych odcinkach.

W czasie czynnego zaangażowania dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych uwzględniono również czasy obsługi manewrów. Podstawą obliczenia kosztów pośrednich w zakresie dotyczącym manewrów były dane obejmujące:

- a) wielkość pracy manewrowej wyrażoną liczbą kilometrów,
- b) liczbę wykonanych manewrów, w tym liczbę wykonanych manewrów formowania składów pociągu.

Do czasu czynnego zaangażowania obsługą manewrów zaliczono uśrednione czasy wynikające z zamawiania i uzgadniania manewrów oraz łącznego czasu manewrów. Na ich podstawie obliczono sumaryczny czas zaangażowania obsługą manewrów na stacjach, na których zarejestrowano manewry (dane z systemu EDR). Ponadto, Zarządca zastosował rozwiązanie, które nie dopuszcza do ewentualnego naliczania czasu efektywnego ponad maksymalny dopuszczalny czas, który wynika z umowy o pracę danego pracownika.

Materiał analityczny przygotowany przez Zarządcę (załącznik 3, załącznik 4.1 oraz załącznik 4.2) zawiera pomiar czas dyżurnych ruchu na ~~XXXX~~ posterunkach zapowiadawczych w Polsce, zgodnie z aktywnością w EDR w 2021 roku. Pomiar czasu przygotowano z podziałem na poszczególne miesiące 2021 roku. Zestawiono również w układzie miesięcznym dla 2021 roku obsadę osobową na ~~XXXX~~ wyodrębnionych posterunkach ruchu (szlaku). Na podstawie powyższych założeń dokonano szacunków aktywności (w min.) dla wyodrębnionych posterunków ruchu (w układzie miesięcznym). Uwzględniając w takiej samej szczegółowości liczbę stanowisk dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych prowadzących ruch na poszczególnych posterunkach, oszacowany został efektywny czas zaangażowania (aktywność) dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych prowadzących ruch na sieci.

Łączny czas zaangażowania (efektywny w procesie prowadzenia ruchu pociągów i prac manewrowych) nastawniczych stanowił w 2021 roku ok. ~~XXXX~~ efektywnego czasu zaangażowania dyżurnych ruchu. Natomiast łączny efektywny czas zaangażowania w proces prowadzenia pociągów zwrotnicznych stanowi ok. ~~XXXX~~ efektywnego czasu zaangażowania dyżurnych ruchu.

Raportowany i udokumentowany w załącznikach do projektu cennika (zał. 3, zał. 4.1 i 4.2), pomiar czasu można uznać jako efektywny czas pracy pracowników zaangażowanych w ruch pociągu, który może być podstawą przypisania odpowiedniej względem efektywnego czasu pracy części kosztów zatrudnienia tych pracowników do kosztów bezpośrednich związanych z przejazdem pociągu.

Do kosztów kwalifikowanych dyżurnych ruchu (~~XXXX~~) planowanego cennika 2022/2023 zaliczono ~~XXXX~~ kosztów wynagrodzeń ogółem tej grupy zawodowej (~~XXXX~~ kosztów uznanych jako związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej). W przypadku kosztu wynagrodzeń nastawniczych (~~XXXX~~) udział kosztów kwalifikowanych wyniósł ~~XXXX~~ kosztów ogółem tej grupy zawodowej (~~XXXX~~ wartości kosztów uznanych jako związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej), a dla grupy zwrotnicznych udział kosztów kwalifikowanych do kosztów cennika (~~XXXX~~) wyniósł ~~XXXX~~ łącznych kosztów tej grupy zawodowej (~~XXXX~~ wartości kosztów uznanych jako związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej). Różnica łącznych kosztów zatrudnienia danej grupy zawodowej a kosztów uznanych jako bezpośrednie dotyczyła nie ujmowania w nich kosztów narzutów na wynagrodzenia.

Zestawienie kosztów wynagrodzeń grup pracowniczych zaangażowanych w proces prowadzenia ruchu pociągów zaliczonych do kosztów kwalifikowanych projektu cennika na rjp 2022/2023 przedstawia poniższa tabela [dane w mln zł]. Udział kosztów dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych (✂--✂) w kosztach kwalifikowanych ogółem planowanego cennika nie przekracza 20%.

Grupa	Praca pociągowa		Praca manewrowa		Razem	
	Wykonanie 2021	Cennik 2022/2023	Wykonanie 2021	Cennik 2022/2023	Wykonanie 2021	Cennik 2022/2023
Dyżurni ruchu	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Nastawniczy	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Zwrotniczy	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Razem	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

Dla dowiedzenia, że rejestrowany czas zaangażowania pracowników zatrudnionych w procesie ruchu pociągów jest czasem efektywnym uzależnionym od natężenia ruchu na sieci kolejowej obliczono dodatkowo wskaźnik korelacji. W tym celu wykorzystano dane ustalonych dla sieci Zarządcy poszczególnych miesięcy 2021 r. w ujęciu sumarycznym:

- czas czynnego zaangażowania dyżurnych ruchu [w h],
- praca eksploatacyjna [w pockm],
- liczba obliczeniowych stanowisk dyżurnych ruchu [w dobie].

Na bazie powyższych informacji obliczono wskaźnik korelacji pomiędzy sumarycznym czasem czynnego zaangażowania dyżurnych ruchu i sumaryczną pracą eksploatacyjną w poszczególnych miesiącach (wynik=0,895). Obliczenia Zarządcy potwierdzają, że istnieje bardzo duża zależność pomiędzy badanymi zmiennymi. Oznacza to, że koszty bezpośrednie wynikające z czasu czynnego zaangażowania są zmienne i zależą w bardzo dużym stopniu od wielkości pracy eksploatacyjnej. Ze względu na to, że przejazd pociągu odbywa się, w zależności od rodzaju urządzeń sterowania ruchem kolejowym, również dzięki czynnemu zaangażowaniu nastawniczego i zwrotniczego, analogiczne wnioski można zastosować również do kosztów pracowników zatrudnionych na ww. stanowiskach.

Dodatkowo Zarządca powołuje się w projekcie cennika na pozyskaną opinię prawną (*jak należy rozumieć koszt bezpośredni prowadzenia ruchu, tj. czy wynagrodzenie dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotniczych i dyżurnych ruchu może zarządca infrastruktury kolejowej zaliczyć do kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu pociągów w świetle art. 4 pkt 1, art. 1, art. 3 ust. 1 i ust. 4 rozporządzenia 2015/909*), która potwierdziła słuszność stanowiska, że koszty zatrudnienia dróżników przejazdowych, nastawniczych, zwrotniczych i dyżurnych ruchu nie są stałe dla poszczególnych odcinków linii i w związku z tym nie są kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2015/909.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane prowadzenia ruchu pociągów (✂--✂) planowane w cenniku 2022/2023 w grupie wynagrodzeń dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych, stanowić będą w 2023 roku ok. ✂--✂ w odniesieniu do kosztów tej grupy związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Przedstawiony przez Zarządcę materiał służący prezentacji sposobu kalkulacji czasu efektywnego zaangażowania pracowników zatrudnionych na stanowiskach dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych (zał. 3 oraz zał. 4.1-4.2 do projektu cennika) ma charakter wyczerpujący, o adekwatnym poziomie szczegółowości, niezbędnym do prawidłowej oceny w sprawie. Zostały spełnione przez Zarządcę przesłanki obiektywnego i rzetelnego oszacowania tych kosztów, z zapewnieniem sprawdzalności przedstawionych kalkulacji. Wobec powyższego, należy uznać, że wskazana w projekcie cennika Zarządcy część kosztów wynagrodzeń dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotniczych jest kosztem bezpośrednim rozumianym jako rezultat przejazdu pociągów na sieci, co upoważnia Zarządcę do zaliczenia ich do grupy kosztów kwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i ujęcie ich w bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika.

Dróżnicy przejazdowi

Za podstawę do ustalenia kosztów bezpośrednich dróżników przejazdowych Zarządca uznał czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego przy obsłudze przejeżdżającego pociągu. Jest to czas od powiadomienia dróżnika o nadjeżdżającym pociągu do zjazdu pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego. Średnie wielkości czasu czynnego zaangażowania zostały ustalone dla każdego przejazdu kolejowo-drogowego przez pracowników sekcji eksploatacji zakładów linii kolejowych Zarządcy na podstawie dokumentacji techniczno-ruchowej.

Średnie wielkości czasu czynnego zaangażowania ustalane są oddzielnie dla pociągów jadących w kierunku nieparzystym i parzystym. Czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego jest obliczany z uwzględnieniem:

- a) liczby pociągów jadących w kierunku nieparzystym w ciągu roku (na podstawie danych z systemu SEPE Zarządcy),
- b) średniego czasu od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku nieparzystym z przejazdu,
- c) liczby pociągów w kierunku parzystym w ciągu roku (na podstawie danych z systemu SEPE Zarządcy),
- d) średniego czasu od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku parzystym z przejazdu.

Czasy czynnego zaangażowania dróżników przejazdowych w ciągu roku ustalone dla poszczególnych stanowisk dróżników przejazdowych są następnie sumowane dla całej sieci Zarządcy (źródło danych: SEPE). Sumaryczny czas pracy dróżników przejazdowych w ciągu roku ustala się na podstawie liczby obliczeniowych stanowisk dróżnika przejazdowego, gdzie jedno stanowisko obliczeniowe dróżnika to jeden jednoosobowy posterunek dróżnika czynny całą dobę.

W zał. 4.3 do projektu cennika Zarządca przedstawił sposób szacowania czasu zaangażowania dróżników przejazdowych na sieci Zarządcy. Dane do szacunków uwzględniały wszystkie posterunki w Polsce (przejazdy i przejścia) z podziałem na poszczególne 23 zakłady linii kolejowych Zarządcy. Dla każdego Zakładu przedstawiono dane za 2021 rok obejmujące nr linii, długość, obsadę przeliczeniową, liczbę pociągów parzystych i nieparzystych w roku wraz z przypisanymi średnimi czasami obsługi pociągu od powiadomienia do momentu zjechania pociągu z przejazdu oraz dodatkowe informacje dotyczące czasu funkcjonowania posterunku (jeśli nie były czynne przez 365 w roku). Zarządca wykazał, że jeżeli dróżnik przejazdowy obsługuje kilka przejazdów lub przejazd zabudowany jest na kilku liniach, w celu obliczenia pełnego czasu zaangażowania dróżnika czasy zostały przez Zarządcę wyliczone i zsumowane dla wszystkich obsługiwanych przejazdów na każdej linii. Dzięki tym informacjom oszacowano całkowity czas pracy posterunków dróżnika przejazdowego rocznie oraz czas zaangażowania dróżnika przejazdowego związanego z ruchem pociągów rocznie.

Czas czynnego zaangażowania dróżników przejazdowych dla każdego przejazdu ustalono zgodnie z poniższym wzorem:

$$T_{\text{przej}} = X_{\text{sr niep}} * t_{\text{sr niep}} + X_{\text{sr parz}} * t_{\text{sr parz}}$$

gdzie:

T_{przej} – czas czynnego zaangażowania dróżnika przejazdowego związany z ruchem pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych,

$X_{\text{sr niep}}$ – średnia liczba pociągów w kierunku nieparzystym w dobie,

$t_{\text{sr niep}}$ – średni czas od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku nieparzystym z przejazdu,

$X_{\text{sr parz}}$ – średnia liczba pociągów w kierunku parzystym w dobie,

$t_{\text{sr parz}}$ – średni czas od powiadomienia dróżnika do momentu zjechania pociągu w kierunku parzystym z przejazdu.

Następnie Zarządca określił udział faktycznego zaangażowania dróżników przejazdowych związany z ruchem pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych w stosunku do całkowitego czasu pracy strażnicy przejazdowej.

$$P_{\text{zaang}} = T_{\text{pracy}} / T_{\text{przej}}$$

gdzie:

P_{zaang} - procent zaangażowania dróżników przejazdowych związany z ruchem pociągów,

T_{pracy} - czas pracy dróżników przejazdowych,

T_{przej} - całkowity czas pracy strażnicy przejazdowej.

Tak oszacowany czas zaangażowania dróżników w proces przejazdu pociągów na sieci wyniósł ~~✂~~ ogólnego dostępnego czasu pracy dróżników przejazdowych. Koszty bezpośrednio uznane jako kwalifikowane (~~✂~~) planowane w cenniku 2022/2023 w grupie wynagrodzeń dróżników przejazdowych stanowić będą w 2023 roku około ~~✂~~ w odniesieniu do kosztów tej grupy związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Przedstawiony przez Zarządcę materiał dowodowy służący prezentacji sposobu kalkulacji czasu efektywnego zaangażowania pracowników zatrudnionych na stanowiskach dróżników przejazdowych (zał. 4.3 do projektu cennika oraz zał. 2 do pisma Zarządcy z 4 listopada 2022 r.) ma charakter wyczerpujący, o adekwatnym poziomie szczegółowości, niezbędnym do prawidłowej oceny w sprawie. Zostały spełnione przez Zarządcę przesłanki obiektywnego i rzetelnego

oszacowania tych kosztów, z zapewnieniem sprawdzalności przedstawionych kalkulacji. Wobec powyższego, należy uznać, że wskazana w projekcie cennika Zarządcy część kosztów wynagrodzeń dróżników przejazdowych jest kosztem bezpośrednim rozumianym jako rezultat przejazdu pociągów na sieci, co upoważnia Zarządcę do zaliczenia ich do grupy kosztów kwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług dostępu do infrastruktury i ujęcie ich w bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika.

Dyspozytorzy ds. planowania produkcji i dyspozytorzy liniowi

Za podstawę do ustalenia kosztów bezpośrednich dyspozytorów ds. planowania produkcji i dyspozytorów liniowych Zarządca uznał czas efektywnego zaangażowania tych pracowników w proces przewozowy.

Jak wskazał Zarządca w projekcie cennika, praca dyspozytorów na sieci kolejowej ma na celu przygotowanie (planowanie) i realizację rozkładu jazdy pociągów, w tym organizowanie ruchu pociągów w przypadkach utrudnień procesu przewozowego, nadzorowanie i dokumentowanie bieżącej pracy eksploatacyjnej jednostek organizacyjnych Zarządcy i jej jakości.

Dla potrzeb szacowania kosztów cennika 2022/2023 Zarządca zdefiniował grupę dyspozytorów ds. planowania produkcji oraz liniowych, niezbędną do bezpośredniej realizacji procesu przejazdu pociągów na sieci kolejowej.

Zgodnie z projektem cennika, zadaniem dyspozytora ds. planowania produkcji jest aktywność w zakresie organizowania i planowania pracy przewozowej, przyjmowanie do planowania danych o pociągach, które przewoźnicy zamierzają uruchomić lub odwołać w ramach 6-godzinnego planowania dyspozytorskiego oraz sprawdzanie poprawności wprowadzonych do systemu SEPE danych. Ponadto, dyspozytor ds. planowania produkcji realizuje proces zgłoszeń do przewozu przesyłek nadzwyczajnych (PN) i towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) wraz z wymaganym przepływem informacji (powiadomienia). W przypadku utrudnień eksploatacyjnych, uzgadnia z przewoźnikami trasy objazdowe (okrężne) i modyfikuje realizację rozkładu jazdy w procedurze awaryjnej. Regulacja i koordynacja terminowej realizacji rozkładu jazdy pociągów, bezpośrednio wynikająca z przejazdu tych pociągów wraz z odstępstwami, odbywa się w sposób ciągły.

Zgodnie z projektem cennika, zadaniem dyspozytora liniowego jest nadzór i kierowanie ruchem pociągów na wyznaczonych liniach kolejowych oraz bieżące dokumentowanie wykonanej pracy eksploatacyjnej. Dyspozytor liniowy współpracuje z dyspozytorami przewoźników w zakresie odwołań, zmiany relacji pociągu, skomunikowań pociągów, skierowania pociągu trasą objazdową (okrężną), wyznaczania nieplanowych postojów na stacjach lub przystankach osobowych (uzgadnianie miejsc nieplanowych wymian lokomotyw i drużyn pociągowych w przypadkach utrudnień eksploatacyjnych). Dyspozytor na zarządzanym odcinku linii kolejowych na bieżąco współpracuje z dyżurnymi ruchu i „sąsiednimi” dyspozyturami, a w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych reguluje ruch opóźnionych pociągów oraz ustala kolejność ich wyprawiania i powiadamia właściwych dyspozytorów (w tym przewoźników, odpowiednie służby), dyżurnych ruchu o występujących utrudnieniach spowodowanych sytuacją kryzysową, nadzwyczajną lub eksploatacyjną mogącą powodować opóźnienia pociągów, podając prognozowany czas opóźnień pociągów oraz usunięcia ich przyczyny.

Powyższe wskazuje, że nieodłączną specyfiką pracy dyspozytorów ds. planowania produkcji oraz liniowych jest bieżąca i ciągła współpraca w ramach systemu organizacyjnego Zarządcy jak i jednocześnie z przewoźnikami (oraz innymi potencjalnie zainteresowanymi uczestnikami ruchu kolejowego), tak aby realizacja skonstruowanych wg potrzeb aplikantów rozkładów jazdy odbywała się według założeń, a w sytuacjach utrudnień według wzajemnych ustaleń (potwierdza to również wyjaśnienie Zarządcy zawarte w piśmie z 10 listopada 2022 r.) Dyspozytorzy zapewniają sprawność, terminowość i bezpieczeństwo realizowanych procesów przewozowych stanowiąc nieodłączne ogniwo bezpośredniej obsługi przejazdu pociągów. Zarządca, na wezwanie Prezesa UTK zawarte w piśmie z 27 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.48.AO, wyjaśnił dodatkowo w piśmie z 4 listopada 2022 r., że dla stanowisk dyspozytorów ds. planowania produkcji i dyspozytorów liniowych nie można zastosować analogicznych metod szacowania czasu czynnego zaangażowania (tak jak dla stanowisk dróżników, dyżurnych ruchu, nastawniczych czy zwrotniczych), ze względu na odmienną specyfikę procesów.

Jak wskazuje Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r. dyspozytorzy ds. planowania produkcji organizują pracę przewozową we wstępnym procesie planując jego realizację, analizując bieżącą sytuację eksploatacyjną i potrzeby przewoźników. Przewoźnicy nie realizują wszystkich przejazdów zgodnie z rozkładami jazdy (potrzeby i możliwości przewozowe), dlatego też „planista” podczas procesu sześciogodzinnego planowania przyjmuje, koordynuje i dokumentuje (również dla potrzeb przewoźników) takie zgłoszenia. Dodatkowo w sytuacjach awaryjnych oraz zakłóceń eksploatacyjnych reaguje organizując w uzgodnieniu z właściwymi służbami i przewoźnikami trasy objazdowe (okrężne) i modyfikuje realizację rozkładu jazdy w procedurze awaryjnej. Realizuje proces planowania do przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłek nadzwyczajnych (PN). Z kolei dyspozytorzy liniowi nadzorują realizację rozkładu jazdy, tak aby odbywał się on w sposób bezpieczny, zgodnie z obowiązującymi regulacjami i według oczekiwań przewoźników. Dyspozytor na zarządzanym odcinku linii kolejowych na bieżąco współpracuje z dyżurnymi ruchu i „sąsiednimi” dyspozyturami, a w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych reguluje ruch

opóźnionych pociągów oraz ustala kolejność ich wyprawiania. Reaguje na występujące sytuacje w prowadzeniu ruchu kolejowego i powiadamiając zainteresowanych (np.: przewoźnicy, odpowiednie służby). Uczestniczy w sposób określony regulacjami w procesie przewozu towarów niebezpiecznych (TN), w tym towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłek nadzwyczajnych (PN). Rejestruje proces przewozowy w prowadzonej dokumentacji i systemach informatycznych.

W zał. 3 do projektu cennika (zakładka 3A) Zarządca przedstawił sposób obliczenia części wynagrodzenia uznanej za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu w kategorii prowadzenie ruchu kolejowego - dyspozytorzy ds. planowania produkcji i liniowi. Prezes UTK pismem z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLD.730.12.2022.35.AO wezwał Zarządcę do wyjaśnienia w jaki sposób ustalono czas czynnego zaangażowania dyspozytorów ds. planowania produkcji i dyspozytorów liniowych, podany w zał. 3 do projektu cennika, w zakładce 3A, w kolumnie N oraz do uzasadnienia przyjętych przez Zarządcę wartości. Zarządca w zał. 1 do pisma z 6 października 2022 r. przedstawił metodykę obliczeń czasu pracy efektywnego i nieefektywnego (czasu wynikającego z umowy o pracę) oraz czasu czynnego zaangażowania dyspozytora opartego o czas dyżuru dyspozytora (w godzinach), ilość dyżurów w miesiącu, ilość uruchomionych przejazdów pociągów oraz korektę wynikającą z przejazdów utrzymaniowo-naprawczych.

Do czasu efektywnego zaangażowania zdefiniowanych grup pracowników dyspozytury w proces przewozowy zaliczono ~~✂--✂~~.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane wynagrodzeń dyspozytorów (planowania produkcji i liniowych) (~~✂--✂~~) planowane w cenniku 2022/2023 stanowić będą w 2023 roku ok. ~~✂--✂~~ w odniesieniu do kosztów tej grupy związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Przedstawiony przez Zarządcę materiał dowodowy służący prezentacji sposobu kalkulacji czasu efektywnego zaangażowania pracowników zatrudnionych na stanowiskach dyspozytorów ds. planowania produkcji i dyspozytorów liniowych (zał. 3 do projektu cennika oraz zał. 1 do pisma z 6 października 2022 r.) pozwala na prawidłową ocenę w sprawie. Zostały spełnione przez Zarządcę przesłanki obiektywnego i rzetelnego oszacowania tych kosztów, z zapewnieniem sprawdzalności przedstawionych kalkulacji. Wobec powyższego, należy uznać, że wskazana w projekcie cennika Zarządcy część kosztów wynagrodzeń dyspozytorów liniowych oraz ds. planowania produkcji jest kosztem bezpośrednim rozumianym jako rezultat przejazdu pociągów na sieci, co upoważnia Zarządcę do zaliczenia ich do grupy kosztów kwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług dostępu do infrastruktury kolejowej i ujęcie ich w bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika.

Konstruktorzy rozkładów jazdy pociągów

Do obliczenia kosztów bezpośrednich przyjęto czas czynnego zaangażowania konstruktorów rozkładów jazdy pociągów, rozumiany jako efektywnie przepracowane godziny (po odjęciu przerw wynikających z regulaminu pracy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Zarządcy), przeznaczone bezpośrednio na opracowanie rozkładów jazdy i przydzielenie zdolności przepustowej przy opracowywaniu danego rodzaju rozkładu jazdy pociągów.

Rozkład jazdy pociągów ma na celu zagwarantowanie punktualności ruchu kolejowego i opracowywany jest przy współudziale zainteresowanych aplikantów. Opracowanie rozkładu jazdy następuje po dokładnym zaznajomieniu się przez konstruktora z warunkami techniczno-eksploatacyjnymi odcinków linii kolejowych. W procesie opracowania rozkładu jazdy biorą udział pracownicy realizujący proces konstrukcji rocznych (RRJ), zleconych i indywidualnych rozkładów jazdy (IRJ). Każda czynność wykonywana przez konstruktorów, na różnych etapach opracowywania rozkładu jazdy pociągów, jest bezpośrednio związana z przydzieleniem konkretnej trasy pociągu w ramach opracowywanych przez Zarządcę rozkładów jazdy pociągów.

Roczny rozkład jazdy (RRJ) opracowywany jest zgodnie z terminami wskazanymi w harmonogramie opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów zawartym w Regulaminie. W wyniku prac nad RRJ zostaje przydzielona zdolność przepustowa dla aplikantów pasażerskich oraz towarowych. W trakcie trwania RRJ, Zarządca umożliwi aktualizację rozkładu w zakresie przydzielonej zdolności jak i na złożeniu wniosków na nowe trasy pociągów. Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r., przy obliczaniu czasu czynnego zaangażowania została uwzględniona proporcja liczby dni przeznaczonych na konstrukcję rocznego rozkładu jazdy pociągów wynikających z harmonogramu prac (zgodnie z załącznikiem nr 8.1 Regulaminu sieci) oraz jego aktualizacji (zgodnie z podrozdziałem 4.8.1 Regulaminu sieci) i przepracowanego czasu wynikającego z regulaminu pracy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Zarządcy. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów zawiera terminy:

- składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu,
- konstrukcji rozkładu jazdy,
- uzgadniania z aplikantami rozkładu jazdy,
- koordynacji konstrukcji rozkładu jazdy,

- opracowania projektu rozkładu jazdy,
- realizacji uwag przewoźników do projektu rozkładu jazdy,
- przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach,
- udziału w krajowych i międzynarodowych konferencjach opracowania rozkładu jazdy.

Podrozdział 4.8.1 Regulaminu sieci (Modyfikacja trasy) zawiera w szczególności terminy wykonania ww. czynności w związku z coroczną, czerwcową aktualizacją rocznego rozkładu jazdy oraz dodatkowymi aktualizacjami rocznego rozkładu jazdy dla pociągów towarowych.

W przeciwieństwie do RRJ, wnioski aplikantów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ) realizowane są całodobowo każdego dnia roku. Na stanowiskach ds. indywidualnego rozkładu jazdy nie obowiązuje harmonogram – praca odbywa się na zasadzie „zamawiaj i jedź” w ramach dostępnej wolnej przepustowości zgodnie z zapisami Regulaminu sieci oraz Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11. W ramach IRJ zostaje przydzielona zdolność przepustowa dla aplikantów pasażerskich i towarowych.

Zgodnie z wyjaśnieniem Zarządcy zawartym w piśmie z 10 listopada 2022 r., w przypadku stanowisk konstruktorów indywidualnego rozkładu jazdy, ze względu na charakter ich pracy (24 h/dobę), przy obliczeniach czasu czynnego zaangażowania uwzględniony został przepracowany czas pomniejszony o przerwy wynikające z Regulaminu pracy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Zarządcy, co jest uzasadnione charakterem aktywności tej grupy zawodowej w ramach bezpośredniego udziału w zapewnieniu ciągłości udostępniania sieci kolejowej dla potencjalnych klientów.

W projektowanym cenniku na rjp 2022/2023, Zarządca w żadnym stopniu nie uwzględnił w kosztach bezpośrednich (kwalifikowanych) kosztów zatrudnienia konstruktorów zastępczego rozkładu jazdy.

W zał. 3 do projektu cennika (zakładka 3B) Zarządca przedstawił sposób obliczenia części wynagrodzenia uznanej za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu w kategorii prowadzenie ruchu kolejowego – konstruktorzy rozkładów jazdy pociągów. Prezes UTK pismem z 29 września 2022 r. znak: DRR-WLD.730.12.2022.35.AO wezwał Zarządcę do dodatkowego wyjaśnienia w jaki sposób ustalono czas czynnego zaangażowania konstruktorów rozkładu jazdy pociągów, podany w zał. 3 do projektu cennika Zarządcy, w zakładce 3B, w kolumnie M oraz o uzasadnienie przyjętych przez Zarządcę wartości. W odpowiedzi na ww. pismo Prezesa UTK Zarządca w zał. 2 do pisma z 6 października 2022 r. przedstawił metodykę obliczeń czasu pracy efektywnego i nieefektywnego (czasu wynikającego z umowy o pracę) oraz czasu czynnego zaangażowania konstruktora rozkładu jazdy pociągów (w godzinach w ciągu roku). Z kolei w odpowiedzi na kolejne wezwanie Prezesa UTK zawarte w piśmie z 27 października 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.12.2022.48.AO, do wyjaśnienia (szczegółowego opisanie) zasad szacowania czasu efektywnego zaangażowania pracowników w konstruktorzy rozkładów jazdy, Zarządca w zał. 3 do pisma z 4 listopada 2022 r. przedstawił dokładny sposób obliczania czynnego zaangażowania konstruktorów rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz konstruktorów indywidualnego rozkładu jazdy pociągów.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane (✂--✂) planowane w cenniku 2022/2023 w przypadku kosztów wynagrodzeń konstruktorów rozkładów jazdy stanowić będą w 2023 roku około ✂--✂ kosztów wynagrodzeń konstruktorów rozkładów jazdy związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.


Przedstawiony przez Zarządcę materiał dowodowy służący prezentacji sposobu kalkulacji czasu efektywnego zaangażowania pracowników zatrudnionych na stanowiskach konstruktorów rozkładów jazdy pociągów (zał. 3 do projektu cennika, zał. 2 do pisma z 6 października 2022 r. oraz zał. 3 do pisma z 4 listopada 2022 r.) ma charakter wyczerpujący, o adekwatnym poziomie szczegółowości, niezbędnym do prawidłowej oceny w sprawie. Zostały spełnione przez Zarządcę przesłanki obiektywnego i rzetelnego oszacowania tych kosztów, z zapewnieniem sprawdzalności przedstawionych kalkulacji. Wobec powyższego, należy uznać, że wskazana w projekcie cennika Zarządcy część kosztów wynagrodzeń konstruktorów rozkładów jazdy jest kosztem bezpośrednim rozumianym jako rezultat przejazdu pociągów na sieci, co upoważnia Zarządcę do zaliczenia ich do grupy kosztów kwalifikowanych związanych z zapewnieniem usług dostępu do infrastruktury i ujęcie ich w bazie kosztów na potrzeby kalkulacji projektu cennika.

• AMORTYZACJA




W celu oszacowania kwalifikowalnej części amortyzacji Zarządca dokonał zróżnicowania kosztów amortyzacji księgowej na koszty kwalifikowane (amortyzację bezpośrednią) w oparciu o współczynnik rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdu pociągu i koszty niekwalifikowalne.

Zarządca, kierując się zasadą ostrożności, skorzystał ze wsparcia merytorycznego w zakresie statystyki, rachunkowości, kontrolingu i rozwiązań informatycznych wyrażonego w Koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych i w instrukcji KPMG oraz oceny przyjętego systemu pod kątem zgodności z przepisami prawa, wyrażonej w opinii prawnej (odpowiedzi na zapytanie *czy amortyzacja, która jest określona na podstawie rzeczywistego zużycia*

infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu (art. 4 ust. 1 lit. n rozporządzenia 2015/909) może być kwalifikowana jako koszt bezpośredni w świetle wyłączenia z kosztów kwalifikowanych kosztów stałych (art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2015/909).

Jak wskazano na str. 71 Koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych .

W wyniku przeprowadzonych badań (Koncepcja szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych), wykorzystujących analizę praktyk europejskich, specjalistycznej literatury i opracowań, wnioski z wywiadów z unijnymi regulatorami, zarządcami infrastruktury kolejowej i ekspertami w zakresie zużywania się elementów infrastruktury, Zarządca stwierdził, że zasadniczymi powodami zużycia infrastruktury kolejowej są przejazd pociągu oraz naturalne procesy zużycia (np. korozja), które nie zależą od poruszających się pociągów. W przypadku czynników związanych z przejazdem pociągu, stopień zużycia infrastruktury kolejowej nie jest jednakowy i zależy od wielu parametrów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, takich jak masa, prędkość, moc, nacisk na oś, liczba osi, geometria konstrukcji itp. Parametry te mają na siebie wzajemny wpływ, który może zmniejszać lub zwiększać intensywność i wielkość zużycia.







Spśród otwartego katalogu elementów infrastruktury kolejowej wykluczono elementy infrastruktury, których rzeczywiste zużycie nie jest zależne w sposób bezpośredni od przejazdu pociągów, tj. . Jednocześnie zidentyfikowano te, których związek z ruchem pociągów może być bezpośredni. Do grupy tej zaliczono tory (tory główne zasadnicze, tory główne dodatkowe, tory boczne, tory bocznicowe oraz tory dojazdowe do bocznic) i rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przepusty kolejowe i tunele liniowe, ściany oporowe i konstrukcje tymczasowe) oraz część trakcji elektrycznej (np. przewody jezdne czy izolatory). Przy czym, na podstawie analizy technicznej (której etapy, przebieg i wnioski końcowe zostały opisane w rozdziale 4 Koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych) stwierdzono, że w ww. grupie elementów infrastruktury kolejowej obiektywne wyznaczenie zależności zużycia od przejazdu pociągu jest możliwe jedynie w przypadku torów kolejowych. W przypadku bowiem torów kolejowych dorobek naukowy dostarcza wiele schematów uzasadniających zależność zużycia nawierzchni torowej lub jej elementów od różnych parametrów eksploatacyjnych. Natomiast w przypadku sieci trakcyjnej, zgodnie z wynikami analizy technicznej (s. 56 Koncepcji szacowania wysokości odpisów amortyzacyjnych) zależność zużycia od przejeżdżającego pojazdu jest trudna do oszacowania. . Z kolei w przypadku obiektów inżynieryjnych zdaniem Zarządcy (str. 20 projektu cennika) brakuje informacji o przeprowadzonych badaniach nad zależnościami zużycia tego typu infrastruktury kolejowej od parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Jest to zjawisko złożone, przy czym zgodnie z analizą techniczną .

W związku z powyższym Zarządca dokonał obliczeń amortyzacji w oparciu o rzeczywiste zużycie infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu wyłącznie dla torów głównych zasadniczych.

Zgodnie z Metodą obliczania kosztów bezpośrednich (str. 19) wyznaczenie zależności zużywania się nawierzchni torowej od przejazdu pociągu jest skomplikowane ze względu na występowanie dużej liczby zjawisk mających wpływ na zużycie i oddziaływujących na siebie wzajemnie, jak też od różnych parametrów eksploatacyjnych, wśród których najistotniejsze znaczenie mają parametry natężenia przewozów, prędkości i nacisku na oś (lub masy) pojazdu. Wiarygodna i zbliżona do rzeczywistości ocena stopnia zużycia nawierzchni torowej jest możliwa przy zastosowaniu specjalistycznych modeli obliczeniowych, wykorzystujących ww. zależności. Zarządca uznał, że najbardziej efektywnym modelem pozwalającym wyznaczyć zbliżoną do rzeczywistej trwałość nawierzchni kolejowej w oparciu o dostępne dane techniczne i eksploatacyjne, jest *Metoda oceny zdolności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej "SOKON"*, autorstwa prof. Henryka Bałucha, zwana dalej „opracowaniem SOKON” lub „metodą SOKON”.

Kalkulacja kosztów amortyzacji bezpośrednio wynikającej z ruchu pociągów została przeprowadzona przez Zarządcę w siedmiu etapach. Etapy kalkulacji zostały szczegółowo opisane w instrukcji KPMG, a Zarządca w zał. 5 do pisma z 6 października 2022 r. na przykładzie jednego środka trwałego zaprezentował model tej kalkulacji. Z kolei w załączniku 7 do pisma z 4 listopada 2022 r. Zarządca przedłożył narzędzie informatyczne wykorzystywane przez niego do obliczenia amortyzacji bezpośredniej, które zawiera wszystkie dane źródłowe niezbędne do weryfikacji ścieżki obliczeniowej prowadzącej do wyniku prezentowanego w projekcie cennika.

W poszczególnych etapach Zarządca wykonał następujące operacje obliczeniowe:

- 
- ;
- 
- ;
- 
- 

✂--✂;

- ✂--✂

✂--✂. Po zagregowaniu cząstkowych współczynników zużycia poszczególnych środków trwałych/fragmentów środków trwałych Zarządca oblicza współczynnik zużycia Wz każdego środka trwałego (jako średnią wszystkich cząstkowych współczynników zużycia dla każdego fragmentu środka trwałego, ważoną ich długościami).

Współczynnik zużycia określa tempo zużywania się infrastruktury przy zadanych wartościach danych eksploatacyjnych i technicznych. Współczynnik rocznego zużycia środka trwałego w wyniku ruchu pociągów jest stosunkiem rocznego obciążenia do skorygowanej trwałości środka trwałego, zgodnie ze wzorem:

$$Wz = \frac{Qa}{Ts}$$

gdzie

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%],

Qa – roczne obciążenie [t] poniesione przez środek trwały,

Ts – trwałość skorygowana [t], maksymalne obciążenie możliwe do poniesienia przez środek trwały w trakcie jego całkowitego okresu użytkowania.

- Etap 5

Zarządca zbiera dane i wyniki obliczeń z poprzednich etapów, tworząc bazę środków trwałych przyjętych do kalkulacji amortyzacji bezpośredniej, zawierającą m. in. numer ewidencyjny środka trwałego, wartość amortyzacji księgowej, wartość amortyzacji księgowej finansowanej ze środków własnych Zarządcy, stawkę amortyzacji księgowej i współczynnik zużycia.

- Etap 6 i 7

Zarządca wyznacza stawkę amortyzacji bezpośredniej, oblicza wartość amortyzacji bezpośredniej i amortyzacji bezpośredniej w części finansowej ze środków własnych.

Amortyzacja bezpośrednio wynikająca z ruchu pociągów to iloczyn odpisów amortyzacyjnych od środków trwałych w części finansowanej ze środków własnych i ilorazu współczynnika zużycia i księgowej stawki amortyzacji, zgodnie z poniższym wzorem:

$$Ab = \frac{Wz}{Ak} * Am$$

gdzie

Ab – amortyzacja bezpośrednia, wynikająca z zużycia środka trwałego w wyniku przejazdu pociągu [zł],

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%],

Ak – księgowa stawka amortyzacji [%],

Am – amortyzacja księgowa środka trwałego w części finansowanej ze środków własnych [zł].

Zgodnie z Metodą obliczania kosztów bezpośrednich (s. 20), o ile koszt zużycia środka trwałego w wyniku zastosowania obliczeń ustalony zostanie na wyższym poziomie niż księgowy odpis amortyzacyjny, ze względów ostrożnościowych i w celu nieobciążania przewoźników wyższymi kosztami ustalono, że dla tego przypadku koszt amortyzacji nie przekroczy wartości ujętej w księgach Zarządcy.

Koszty bezpośrednie uznane jako kwalifikowane (139,3 mln zł) planowane w cenniku 2022/2023 w przypadku kosztów amortyzacji stanowić będą w 2023 roku około ✂--✂ kosztów amortyzacji związanej z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

W opinii Prezesa UTK zastosowana przez Zarządcę metoda obliczania części amortyzacji bezpośredniej została oparta na miernikach rzeczywistego zużycia poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej w zależności od ruchu pociągów, stanowi zatem uzasadnienie kwalifikowalności części amortyzacji do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, zgodnie z art. 3 ust. 1 i 4 w związku z art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Opisany powyżej sposób ustalenia oraz oszacowania przez Zarządcę wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu pozwala na ocenę, że identyfikacja kosztów oraz kwalifikowanie ich

wartości do kosztów bezpośrednich zostały przeprowadzone przez Zarządcę w sposób rzetelny, transparentny, obiektywny i wiarygodny.

Przeprowadzona analiza doprowadziła Prezesa UTK do wniosków, że sposób obliczania przez Zarządcę kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu i rezultat wykonywania manewrów jest zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 6 i 9 ustawy o transporcie kolejowym i z przepisami § 21 i 24 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz art. 3 ust. 1 i 4, a także art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Wartość kosztów 2021 r. uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu i manewrów przedstawiono w poniższej tabeli:

Koszty Zarządcy za 2021 r. [tys. zł]	
koszty bezpośrednio ponoszone ogółem, w tym:	✂--✂
związane z przejazdem pociągu	✂--✂
koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną	✂--✂

Wyodrębnione w powyżej opisany sposób koszty bezpośrednio ponoszone Zarządca przeszacował, zgodnie z § 21 ust. 13 pkt 1 i 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.:

- a) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2022/2023	11 grudnia 2022 r.	9 grudnia 2023 r.	364
2	2021 r.	1 stycznia 2021 r.	31 grudnia 2021 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,99726

- b) planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, lub, w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji i wskaźniki dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej planowane na lata 2022-2023, ustalone zostały na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw (aktualizacja - kwiecień 2022), Ministerstwo Finansów”, przedstawia je poniższa tabela:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2022 r.	2023 r.
CPI – dynamika średnioroczna	109,1%	107,8%
Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej – dynamika realna	101,0%	101,6%

Syntetyczne zestawienie (na podstawie zał. 1 do projektu cennika) oszacowanych przez Zarządcę na potrzeby konstrukcji projektu cennika planowanych na 2023 r. kosztów kwalifikowanych [w mln zł] zawiera poniższa tabela:

Lp.	Wyszczególnienie	Centra kosztów			
		Utrzymanie i Remonty	Prowadzenie Ruchu Kolejowego	Amortyzacja	RAZEM
	Koszty związane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
A	Koszty bezpośrednie cennika - Plan 2023	1 501,0	464,5	139,3	2 104,8
I	Amortyzacja			✂--✂	✂--✂
II	Zużycie materiałów i energii, w tym:	✂--✂			✂--✂
	- zużycie materiałów	✂--✂			✂--✂
	- zużycie energii	✂--✂			✂--✂
III	Usługi obce	✂--✂			✂--✂
IV	Podatki i opłaty				✂--✂
V	Wynagrodzenia	✂--✂	✂--✂		✂--✂
VI	Ubezpieczenia społeczne i inne świad.				✂--✂
VII	Pozostałe koszty rodzajowe				✂--✂
VIII	Wartość sprzedanych towarów i mat.				✂--✂

W kosztach bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, uwzględnionych w projekcie cennika 2022/2023, najwyższy udział stanowią koszty utrzymania i remontów (71,3%). Koszty prowadzenia ruchu w omawianym zbiorze wynoszą 22,1%, natomiast koszty amortyzacji to 6,6%. W planowanych kosztach cennika, Zarządca nie uwzględnił żadnych kosztów podatków i opłat, ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń na rzecz pracowników, pozostałych kosztów rodzajowych czy też wartości sprzedanych towarów i materiałów.

Udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w projekcie cennika 2022/2023 szacowany jest na 25,7%.

Planowaną wysokość kosztów bezpośrednich (zagregowane dane na potrzeby kalkulacji projektu cennika) przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Plan na rjp 2022/2023 kosztów bezpośrednio ponoszonych [zł]	Plan na rjp 2022/2023 kosztów bezpośrednio ponoszonych - wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną [zł]
Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	464 507 997,16	0,00
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	1 501 024 928,91	62 132 064,46
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	139 341 555,27	0
Razem	2 104 874 481,34	62 132 064,46

Powyżej opisany sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wysokości kosztów bezpośrednich spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz art. 3 ust. 3 rozporządzenia 2015/909.

Kategoryzacja odcinków linii kolejowych

Kategorie odcinków linii kolejowych Zarządca określił na podstawie następujących, zdefiniowanych przez niego przedziałów prędkości oraz klas linii.

Przedziały prędkości	V_{sr} [km/h]
1	$V_{\text{sr}} > 120$
2	$80 < V_{\text{sr}} \leq 120$
3	$40 < V_{\text{sr}} \leq 80$
4	$0 < V_{\text{sr}} \leq 40$

Klasa linii (do kategoryzacji odcinków)	Klasa linii
A	A
B	B1
B	B2
C	C2
C	C3
C	C4
D	D2
D	D3
D	D4

Jak podaje Zarządca w zał. 5 do projektu cennika, średnie prędkości na odcinku V_{sr} wyznaczone są jako średnia harmoniczna obowiązujących w danej kilometracji prędkości dla ruchu pasażerskiego, z uwzględnieniem ograniczeń stałych. Zgodnie z projektem cennika średnie wartości dopuszczalnej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku parzystego i nieparzystego są obliczane na podstawie danych zawartych w systemie informatycznym Zarządcy pod nazwą Prowadzenie Opisu Sieci i danych o ograniczeniach stałych na następny rozkład jazdy pociągów. *Przyjęty algorytm uwzględnia charakter ograniczenia (stałe czy punktowe) oraz wpływ ograniczenia na dopuszczalną prędkość techniczną. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej, tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z dwóch obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.* Jak podaje Zarządca w projekcie cennika, po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości Zarządca sprawdza warunek czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli ww. warunek nie zostaje spełniony, kategoria wynikająca z prędkości jest obniżana o jedną kategorię, po czym Zarządca ponownie sprawdza ten warunek.

Z kolei klasy linii zdefiniowane są na podstawie Modułu A1 „Klasyfikacja obciążeń linii i pojazdów” zawartego w Warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych "Id-1" (d-1), publikowanych (stan na dzień 20 grudnia 2021 r.), na stronie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pod adresem:

https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Warunki_techniczne_Id-1_ujednocic..pdf,

zgodnie z którymi klasyfikacja linii lub odcinków uwzględnia nacisk osi pojazdu [kN/oś], obciążenie liniowe [kN/m], charakterystykę geometryczną pojazdu [m] oraz prędkość [km/h], jak poniżej:

Moduł A1

Tablica 1

Obciążenia wzorcowe reprezentujące klasy linii

Klasa	Nacisk osi [kN/os]	Obciążenie liniowe [kN/m]	Charakterystyka geometryczna
A	157 (16,0 t/os)	49 (5,0 t/m)	
B1	177 (18,0 t/os)	49 (5,0 t/m)	
B2	177 (18,0 t/os)	63 (6,4 t/m)	
C2	196 (20,0 t/os)	63 (6,4 t/m)	
C3	196 (20,0 t/os)	71 (7,2 t/m)	
C4	196 (20,0 t/os)	78 (8,0 t/m)	

Moduł A1

Tablica 1 c.d.

Klasa	Nacisk osi [kN]	Obciążenie liniowe [kN/m]	Charakterystyka geometryczna
D2	221 (22,5 t/os)	63 (6,4 t/m)	
D3	221 (22,5 t/os)	71 (7,2 t/m)	
D4	221 (22,5 t/os)	78 (8,0 t/m)	
E4	245 (25,0 t/os)	78 (8,0 t/m)	
E5	245 (25,0 t/os)	86 (8,8 t/m)	

Zgodnie z projektem cennika, w przypadku różnych wielkości nacisku osi lub nacisku liniowego występujących na odcinku linii kolejowej, do ustalenia klasy linii dla odcinka przyjmowana jest najmniejsza wielkość nacisku osi lub nacisku liniowego.

Na podstawie wielkości dopuszczalnej prędkości i ustalonych klas linii kolejowych, zagregowanych do jednej z czterech klas, Zarządca określił następujące kategorie odcinków kolejowych:

Przedziały prędkości	Klasa linii	Kategoria
4	A	4
4	B	4
4	C	4
4	D	4
3	A	4
3	B	4
3	C	3
3	D	3
2	A	4
2	B	4
2	C	3
2	D	2
1	A	4
1	B	4
1	C	3
1	D	1

przy czym dla potrzeb ustalenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej klasa B obejmuje klasy linii o kodzie B1 i B2, klasa C obejmuje klasy linii o kodzie C2, C3 i C4, zaś klasa D obejmuje klasy linii o kodzie D2, D3 i D4.

Zarządca zdefiniował kategorie linii kolejowych w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, dokonując podziału zarządzanych linii kolejowych na cztery kategorie, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów, a więc spełnił przesłanki określone w § 21 ust. 5 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z którym *Zarządca definiuje kategorie linii kolejowych 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 i 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.*

Przedziały mas brutto pociągów

Zarządca ustalił równe lewostronnie domknięte przedziały mas brutto pociągów co 60 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 60 ton, a ostatni $4740 \leq M < 4800$ t.

Zgodnie z zał. 5 do projektu cennika, wartości zostały wyznaczone na podstawie danych o przejazdach pociągów w ostatnim zakończonym rjp (2020/2021) z systemu SEPE Zarządcy.

Wypełniona została więc przesłanka o której mowa w § 21 ust. 25 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z treścią której zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego, a także przesłanka określona w § 21 ust. 9 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z którą zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną wielkość i strukturę pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rjp 2020/2021, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Sposób obliczenia przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2022/2023	11 grudnia 2022 r.	9 grudnia 2023 r.	364
2	rjp 2020/2021	13 grudnia 2020 r.	11 grudnia 2021 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,0000

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2020/2021 i planowanej w rjp 2022/2023, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przedstawia poniższa tabela:

Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną w rjp 2020/2021 [pockm]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją spalinową w rjp 2020/2021 [pockm]	Planowana na rjp 2022/2023 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Planowana na rjp 2022/2023 praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]
212 771 119	42 143 093	212 771 119	42 143 093
254 914 212		254 914 212	

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

I. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu, co jest zgodne z § 21 ust. 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

Część stawki zależna od trakcji 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 powiększonej o planowaną liczbę kilometrów pracy manewrowej wykonywanej z wykorzystaniem trakcji elektrycznej.

Zarządca oszacował część stawki zależną od trakcji w następujący sposób:

$$62\ 132\ 064\ \text{zł} / 212\ 771\ 119\ \text{pockm} = 0,29\ \text{zł/pockm}$$

Sposób ustalenia części stawki zależnej od trakcji jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

– 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, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, co jest zgodne z § 21 ust. 4 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii została obliczona w następujący sposób:

$$2\ 042\ 742\ 417\ \text{zł} / 254\ 914\ 212\ \text{pockm} = 8,01\ \text{zł/pockm}$$

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią kategorię linii kolejowej, dla której wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych wynosi 1. Średnia kategoria linii kolejowej wynosi 2,1 i została ustalona na podstawie danych o przejazdach wszystkich pociągów w okresie obowiązywania rjp 2020/2021 z uwzględnieniem kategorii odcinków planowanych na dzień wejścia w życie rjp 2022/2023, jako średnia ważona długością przejazdów pociągów po odcinkach danej kategorii. Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 6 i 7 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości kursujących w rjp 2020/2021 jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą, co jest zgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej

Zarządca określił współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, wykorzystując elementy metody SOKON (współczynnik degradacji v_s zależny od średniej dopuszczalnej prędkości, a także o współczynnik η wyrażający wpływ nacisków osi pojazdów szynowych na trwałość szyn).

Zarządca, po wyznaczeniu dla każdego odcinka cennikowej kategorii linii, wyznacza dla każdego j-tego odcinka współczynnik v_s zależny od średniej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej według wzoru:

$$v_{s_j} = \sqrt[3]{(1 + 0,012V_j)^2}$$

gdzie

v_s – współczynnik degradacji,

V- prędkość pociągu.

Następnie dla każdego j-tego odcinka Zarządca wyznacza współczynnik η wyrażający wpływ nacisków osi pojazdów szynowych na trwałość szyn, zgodnie ze wzorem

$$\eta_j = 5 * 10^{-3} * P_{n_j}$$

gdzie

P_n – nacisk osi wyrażony w [kN].

Następnie dla każdego j-tego odcinka Zarządca wyznacza iloczyn współczynników $W_{kat\ j} = v_{s_j} * \eta_j$

W dalszym etapie Zarządca wyznacza dla każdej kategorii odcinka linii kolejowej współczynnik $W_{kat\ n}$ (gdzie n jest oznaczeniem cyfrowym kategorii) jako średniej wielkości (ważonej długością udostępnianych odcinków danej kategorii) iloczynu wskaźników v_{s_j} i η_j obliczonych dla każdego j-tego odcinka. Następnie na podstawie wartości 4 współczynników $W_{kat\ j}$ Zarządca wyznacza funkcję określającą współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii odcinka linii kolejowych dla średnich kategorii obliczanych dla poszczególnych tras pociągów

(z dokładnością do części dziesiętnej). Na podstawie ww. funkcji Zarządca ustala współczynniki W_k różnicujące średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych (z dokładnością do części dziesiętnej).

W dalszym etapie Zarządca dokonuje korekty współczynników W_k aby dla średniej kategorii linii kolejowej 2,1 wartość współczynnika W_k wynosiła 1 (przelicza współczynniki W_k według proporcji jaką stanowią w stosunku do wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej kategorii linii kolejowej).

Zarządca spełnił więc przesłankę dla ustalenia współczynnika korygującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, określoną w § 21 ust. 11 pkt 1 i 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Przyjęte przez Zarządcę wartości współczynników korygujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii kolejowych	W_k
1	1,1790
1,1	1,1652
1,2	1,1507
1,3	1,1357
1,4	1,1201
1,5	1,1041
1,6	1,0876
1,7	1,0707
1,8	1,0535
1,9	1,0359
2	1,0181
2,1	1,0000
2,2	0,9818
2,3	0,9634
2,4	0,9450
2,5	0,9265

Kategoria linii kolejowych	W_k
2,6	0,9080
2,7	0,8895
2,8	0,8711
2,9	0,8528
3	0,8346
3,1	0,8167
3,2	0,7991
3,3	0,7817
3,4	0,7647
3,5	0,7480
3,6	0,7318
3,7	0,7161
3,8	0,7009
3,9	0,6862
4	0,6721

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu

Zarządca przyjął do kalkulacji planowane masy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Zarządca określił współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu, wykorzystując elementy metody SOKON - współczynnik natężenia przewozów $\omega(q)$, opisujący zależność degradacji nawierzchni od natężenia przewozów. Współczynnik jest obliczany w następujący sposób:

$$\omega(q) = 0,38 + 0,08q - 0,0009q^2$$

gdzie

ω – współczynnik natężenia przewozów.

q – natężenie przewozów [tg/rok].

Dla każdego przedziału masy obliczono natężenie przewozów q jako iloczyn średniej masy pociągu w danym przedziale i średniej liczby pociągów przypadającej na 1 km toru w okresie obowiązywania rjp 2022/2023.

Następnie Zarządca wyznaczył natężenie przewozów q_i dla każdego i-tego przedziału masy, zgodnie ze wzorem:

$$q_i = M_{sr\ i} * N_{poc}$$

gdzie

$M_{sr\ i}$ – średnia masa brutto pociągu w i-tym przedziale masy,

N_{poc} – średnia liczba pociągów przypadająca na 1 km toru.

Średnia masa brutto pociągu w przedziale masy jest wyznaczana przez Zarządcę jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą, co jest zgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. W przypadku braku przejazdów pociągów w danym przedziale masy, średnią masę stanowi środek przedziału.

Następnie Zarządca wyznacza dla każdego i-tego przedziału masy współczynniki natężenia przewozów W_{MI} według zależności określonej wzorem:

$$W_{MI} = 0,38 + 0,08 * q_i - 0,0009 * q_i^2$$

W dalszym etapie Zarządca dokonuje korekty współczynników W_{MI} dla poszczególnych przedziałów mas w taki sposób, aby dla przedziału $600 \leq M < 660$ ton zawierającego średnią masę 626 ton współczynnik W_M wynosił 1 (Zarządca przelicza współczynniki W_{MI} według proporcji jaką stanowią w stosunku do wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej masy pociągu).

Zarządca spełnił przesłankę dla ustalenia współczynnika korygującego średnią stawkę w zależności od kategorii masy pociągu, określoną w §21 ust. 9 oraz ust. 10 pkt 1 i 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Spełnienie przez Zarządcę warunku określonego w §21 ust. 10 pkt 3 i §21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Na podstawie ustalonych danych dotyczących średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, wartości współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych oraz różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu, a także pracy eksploatacyjnej pociągów w poszczególnych 80 przedziałach mas i 31 średnich kategoriach linii kolejowych oraz pracy manewrowej (przy założeniu średniej masy składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom z przedziału $120 \leq M < 180$ ton i 4. kategorii linii kolejowej ustalonej na podstawie §24 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.) Zarządca oblicza planowane przychody z opłaty manewrowej i podstawowej.

W zał. 5 do projektu cennika Zarządca przedstawia sposób ustalenia współczynników różnicujących w zależności od kategorii linii kolejowych i masy pociągu oraz sprawdzenia warunku „planowane przychody = koszty bezpośrednie”.

W przypadku wystąpienia różnicy pomiędzy planowanymi przychodami z opłaty podstawowej i manewrowej oraz kosztami bezpośrednimi zależnymi od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, Zarządca przy użyciu wskaźnika korekty KWM przeprowadza korektę współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu W_{MI} .

Jak wyjaśnia Zarządca w zał. 5 do projektu cennika, ✂--✂.

Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych W_K nie były dodatkowo korygowane ze względu na to, że parametry od których uzależniona jest kategoria odcinka linii kolejowej (dopuszczalna prędkość, klasa linii) wpływają na koszty utrzymania i remontów w sposób opisany podanymi zależnościami.

Z uwagi na zaokrąglenie stawek jednostkowych do pełnych groszy różnica „planowane przychody-koszty bezpośrednie”, uzyskana w wyniku korekty współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu zbliżona jest do 0.

W opinii Prezesa UTK zastosowane przez Zarządcę rozwiązanie, poparte obliczeniami zawartymi w zał. 5 do projektu cennika, spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 pkt 3 i § 21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Przyjęte przez Zarządcę wartości współczynników korygujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedział brutto	W_M	Przedział brutto	W_M
$M < 60$	0,3770	$2400 \leq M < 2460$	2,3495
$60 \leq M < 120$	0,5059	$2460 \leq M < 2520$	2,3955
$120 \leq M < 180$	0,6254	$2520 \leq M < 2580$	2,4295
$180 \leq M < 240$	0,7464	$2580 \leq M < 2640$	2,4714
$240 \leq M < 300$	0,8473	$2640 \leq M < 2700$	2,5164
$300 \leq M < 360$	0,9079	$2700 \leq M < 2760$	2,5520
$360 \leq M < 420$	0,9724	$2760 \leq M < 2820$	2,5937
$420 \leq M < 480$	0,9792	$2820 \leq M < 2880$	2,6266
$480 \leq M < 540$	0,9842	$2880 \leq M < 2940$	2,6683

540≤M<600	0,9900	2940≤M<3000	2,7060
600≤M<660	1,0000	3000≤M<3060	2,7357
660≤M<720	1,0483	3060≤M<3120	2,7742
720≤M<780	1,0869	3120≤M<3180	2,8080
780≤M<840	1,1283	3180≤M<3240	2,8402
840≤M<900	1,1720	3240≤M<3300	2,8749
900≤M<960	1,2131	3300≤M<3360	2,9030
960≤M<1020	1,2548	3360≤M<3420	2,9291
1020≤M<1080	1,2991	3420≤M<3480	2,9592
1080≤M<1140	1,3376	3480≤M<3540	2,9867
1140≤M<1200	1,3890	3540≤M<3600	3,0147
1200≤M<1260	1,4321	3600≤M<3660	3,0403
1260≤M<1320	1,4755	3660≤M<3720	3,0675
1320≤M<1380	1,5229	3720≤M<3780	3,0836
1380≤M<1440	1,5670	3780≤M<3840	3,1076
1440≤M<1500	1,6180	3840≤M<3900	3,1284
1500≤M<1560	1,6648	3900≤M<3960	3,1479
1560≤M<1620	1,7098	3960≤M<4020	3,1669
1620≤M<1680	1,7575	4020≤M<4080	3,1821
1680≤M<1740	1,7948	4080≤M<4140	3,2003
1740≤M<1800	1,8524	4140≤M<4200	3,2162
1800≤M<1860	1,8983	4200≤M<4260	3,2242
1860≤M<1920	1,9441	4260≤M<4320	3,2395
1920≤M<1980	1,9911	4320≤M<4380	3,2466
1980≤M<2040	2,0355	4380≤M<4440	3,2562
2040≤M<2100	2,0851	4440≤M<4500	3,2646
2100≤M<2160	2,1311	4500≤M<4560	3,2717
2160≤M<2220	2,1738	4560≤M<4620	3,2774
2220≤M<2280	2,2176	4620≤M<4680	3,2807
2280≤M<2340	2,2593	4680≤M<4740	3,2847
2340≤M<2400	2,3086	4740≤M<4800	3,2861

b) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca nie przewiduje w projekcie cennika składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości innej niż 0 zł/pockm.

II. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Stawka jednostkowa opłaty manewrowej została ustalona przez Zarządcę jako iloczyn średniej stawki jednostkowej zależnej od masy i kategorii linii kolejowych oraz:

- współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu ustalonego dla przedziału masy manewrujących pojazdów z przedziału 120≤M<180 ton;

- współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych ustalonego dla 4 kategorii linii kolejowych.

Zarządca przyjął średnie masy manewrujących pojazdów kolejowych oraz najniższą kategorię pociągu.

Sposób ustalenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej jest zgodny z § 24 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Konsultacje projektu cennika z podmiotami rynku kolejowego

W związku z opublikowanym 29 sierpnia 2022 r. na stronie internetowej UTK komunikatem o złożeniu przez Zarządcę do Prezesa UTK projektu cennika, stanowiska do projektu cennika zgłosiły podmioty uczestniczące w postępowaniu na prawach strony: FPK, IGTL i ZNPK oraz spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.

ZNPK stoi na stanowisku, że stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce w dalszym ciągu są zbyt wysokie, a do ich kalkulacji uwzględniane są koszty niebędące kosztem bezpośrednio poniesionym jako rezultat przejazdu pociągu, co, w jego opinii, znajduje potwierdzenie w wydawanych przez sądy powszechne, jak i Sędziów Sądu Najwyższego stanowiskach.

Zdaniem IGTL wzrost współczynników różnicujących $W(M)$ według szacunków może spowodować (zależnie od masy pociągów – struktury przewozów danego przewoźnika) wzrost opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na poziomie do około 5 %, czyli na podobnym poziomie jak w poprzednim projekcie cennika. Wątpliwości IGTL budzą także m.in. podstawy i prawidłowość dokonanych przez Zarządcę zmian kategorii linii kolejowych oraz prawidłowość dokonania przez Zarządcę kalkulacji na potrzeby ustalenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, tj. czy kalkulacja stawek została dokonana wyłącznie w oparciu o koszty bezpośrednie jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu.

FPK podnosi, że przedłożony projekt cennika nie proponuje systemowego obniżenia stawek. Zdaniem FPK rosnące ceny energii trakcyjnej przekładają się na pogarszające warunki funkcjonowania branży, a obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, mogłoby w części skompensować presję kosztową. FPK argumentuje, że opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce należą do jednych z najwyższych w Europie i nie korespondują ani z jakością usługi infrastrukturalnej, ani z warunkami prowadzenia ruchu.

„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. uważają, że podwyższenie części opłaty podstawowej, zależnej od korzystania z urządzeń sieci trakcyjnej, wpłynie na zwiększone wykorzystywanie przez przewoźników taboru spalinowego na liniach kolejowych wyposażonych w sieć trakcyjną.

Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r. ustosunkował się do ww. uwag zgłoszonych przez podmioty na prawach strony i przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. Zarządca wyjaśnił w ww. piśmie, że poziom stawek jednostkowych dla projektu cennika jest wynikiem zastosowania do kalkulacji stawek jednostkowych planowanych kosztów bezpośrednich związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na sieci, określonych na bazie ostatniego zakończonego roku obrotowego i planowanej pracy eksploatacyjnej określonej na podstawie ostatniego zakończonego rocznego rozkładu jazdy pociągów z uwzględnieniem przepisów § 21 ust. 13, 15 i 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. Według III wersji projektu cennika 2022/2023, udział kosztów bezpośrednich w kosztach związanych z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wynosi 25,7%, a dane o udziale kosztów bezpośrednich dla poszczególnych rodzajów kosztów (utrzymanie, prowadzenie ruchu kolejowego, amortyzacja) są publikowane w załączniku nr 9.2 do Regulaminu sieci 2022/2023.

Zarządca wyjaśnił w piśmie z 10 listopada 2022 r., że zmiana współczynników W_M i W_K III wersji projektu cennika 2022/2023, była konsekwencją wielkości planowanych kosztów oraz wielkości i struktury pracy eksploatacyjnej oraz konieczności spełnienia przez projektowany cennik kryteriów zapisanych w § 21 ust. 10 i 11 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., tzn. aby:

- 1) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- 3) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- 4) stawka rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- 5) 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.

Zarządca wyjaśnił, że konieczność spełnienia każdego z ww. warunków przy danym poziomie planowanych kosztów bezpośrednich i planowanej pracy eksploatacyjnej wymuszała zmianę współczynników W_M i W_K . Wcześniejsze wersje projektu cennika 2022/2023 były opracowane na podstawie wielkości pracy eksploatacyjnej w okresie obowiązywania rjp 2019/2020, natomiast III wersja projektu cennika 2022/2023 jest opracowana na podstawie wielkości pracy

eksploatacyjnej w okresie obowiązywania rjp 2020/2021. Prezes UTK potwierdza, że kwestionowany przez IGTL mechanizm opracowania współczynników korygujących W_M i W_K jest uzasadniony treścią § 21 ust. 10 i 11 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. i Zarządca jest zobowiązany do przestrzegania obowiązku określonego w tych przepisach, co niniejszym realizuje.

W opinii Prezesa UTK nie znajduje potwierdzenia w faktach stwierdzenie wyrażone w stanowisku przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., że Zarządca *zawyża w sposób celowy kosztu udostępniania urządzeń sieci trakcyjnej, by skompensować sobie spadek wpływów prognozowanych według pierwszego i drugiego projektu Cennika, zrewidowanych zmian wartości współczynników W_M i W_K stosowanych do wyznaczania opłaty podstawowej*. Według § 21 ust. 12 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., część stawki jednostkowej zależna od trójki pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Zarządca w odpowiedzi na ten zarzut wyjaśnił w piśmie z 10 listopada 2022 r., że wzrost o 31,8% części stawki jednostkowej zależnej od trójki pociągu wynika z wielkości kosztów bezpośrednich w 2021 r. (znacznie wyższych niż w 2020 r.), które były bazą do opracowania I i II wersji projektu cennika oraz wzrostu planowanych wskaźników inflacji według wytycznych Ministra Finansów z kwietnia 2022 r. w stosunku do wytycznych Ministra Finansów z sierpnia 2021 r. (które uwzględniono w I i II wersji projektu cennika na rjp 2022/2023). Zarządca nadmieniał w piśmie z 10 listopada 2022 r., że zaktualizowane w październiku 2022 r. wytyczne Ministra Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw przewidują zwiększone wskaźniki inflacji w stosunku do wytycznych z kwietnia 2022 r., które zostały uwzględnione w III wersji projektu cennika 2022/2023.

W poniższej tabeli przedstawiono zmiany procentowe średnich stawek jakie następowały pomiędzy kolejnymi wersjami projektu cennika 2022/2023 oraz w odniesieniu do aktualnie obowiązującego cennika Zarządcy:

Rodzaj opłat	Średnia stawka opłaty podstawowej [zł/pockm]				Zmiany średnich stawek [w %]		
	2018/2019	Wersja cennika 2022/2023			v. I /2018/ 2019	v. II/ v. I	v. III/ v. II
		v. I	v. II	v. III			
Razem przewozy, w tym:	8,28	8,60	8,28	8,32	3,9%	-3,7%	0,5%
Przewozy osób	6,10	6,39	6,30	6,31	4,8%	-1,4%	0,2%
Przewozy towarów	12,80	13,28	12,48	12,77	3,7%	-6,0%	2,3%
Opłata manewrowa [zł/km]	3,35	3,46	3,47	3,48	3,3%	0,3%	0,3%

W stosunku do „faktycznego wykonania” za okres styczeń - październik 2022 r., zmiany średnich stawek jednostkowych według III wersji projektu cennika 2022/2023 przedstawiają się zgodnie z danymi w poniższej tabeli [zł/pockm].

Rodzaj opłat	Wykonanie I-X 2022	Projekt cennika III wersja	Dynamika: Projekt cennika III wersja/wykonanie I-X 2022
Razem przewozy, w tym:	8,37	8,32	-0,6%
Przewozy osób	6,12	6,31	3,1%
Przewozy towarów	13,29	12,77	-3,9%
Opłata manewrowa [zł/km]	3,43	3,48	1,5%

Zdaniem Prezesa UTK Zarządca słusznie wyjaśnił w piśmie z 10 listopada 2022 r., że obniżenie stawek w II wersji projektu cennika 2022/2023 było skutkiem między innymi decyzji Prezesa UTK nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO z dnia 25 marca 2022 r. – II wersja projektu cennika (w porównaniu do wersji I) nie uwzględniała kosztów peronów oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (tzw. mark-upu). Wzrost stawek w III wersji projektu cennika wynika ze zmiany okresów do wyznaczania planowanych kosztów i pracy eksploatacyjnej na podstawie decyzji Prezesa UTK nr DRR-WLKD.730.11.2022.AO z dnia 22 lipca 2022 r.

Słusznie Zarządca podkreślił w piśmie z 10 listopada 2022 r., że FPK, przedstawiając wyniki własnych analiz projektu cennika nie precyzuje, jakie wersje cenników są przedmiotem tych analiz i prezentowanych porównań. Według FPK *Szczegółowa analiza projektu wskazuje ponadto, że w wybranych przypadkach przewiduje on zarówno obniżenie opłat sięgające (-) 1,59% (pociąg o masie do brutto 60 t na linii o kategorii 1,9) oraz równoległe przykłady istotnych wzrostów, przekraczających nawet 5% (pociąg o masie brutto 1500 t na linii o kategorii 3,5)*.

Wyniki porównania wersji III i wersji II projektu cennika 2022/2023 w kwestionowanym przez FPK zakresie zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Masa brutto [t]	Średnia kategoria linii	Stawka projektu 2 wersji cennika 2022/2023 [zł/Pocmk]	Stawka projektu 3 wersji cennika 2022/2023 [zł/Pocmk]	Dynamika wersja3/ wersja 2
Trakcja elektryczna				
M<60	1,9	3,42	3,42	0,0%
60≤M<120	1,9	4,52	4,49	-0,7%
1500≤M<1560	3,5	10,05	10,26	2,1%
Trakcja inna niż elektryczna				
M<60	1,9	3,19	3,13	-1,9%
60≤M<120	1,9	4,29	4,20	-2,1%
1500≤M<1560	3,5	9,83	9,97	1,4%

Zdaniem Prezesa UTK nie znajduje potwierdzenia w faktach również stwierdzenie, że stawki jednostkowe ustalane są dla odcinków linii kolejowych. Prawdą jest bowiem to co wyjaśnił Zarządca w piśmie z 10 listopada 2022 r., że od rozkładu jazdy pociągów 2018/2019, stawki jednostkowe zarządcy ustalane są dla trasy pociągu przy uwzględnieniu planowanej masy brutto pociągu i średniej kategorii linii kolejowych na całej trasie przejazdu pociągu.

IGTL w swoim stanowisku kwestionuje zasadność uwzględniania „co do zasady” kosztów wynagrodzeń personelu niezbędnego do obsługi przejazdu pociągu, powołując się na wyrok TSUE w sprawie C-152/12 oraz wskazując na ich pośredni związek z prowadzeniem ruchu kolejowego (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 30 kwietnia 2021 r. sygn. akt VII AGa 2192/18, str. 41). Przedmiotowy wyrok TSUE w sprawie C-152/12 dotyczył zarządcy bułgarskiego, który według przepisów obowiązujących w Bułgarii miał ustalać koszty bezpośrednie na podstawie kosztów krańcowych. Natomiast Zarządca nie ustala kosztów bezpośrednich na podstawie kosztów krańcowych lecz na podstawie metody różnicy kosztów zdefiniowanej w art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909. Obliczane przez Zarządcę koszty bezpośrednie prowadzenia ruchu kolejowego (w tym dyżurnych ruchu, nastawniczych i zwrotnicznych) obejmują udokumentowany czas czynnego zaangażowania ustalony na podstawie rejestracji przejazdów pociągów i prac manewrowych, co zdaniem Prezesa UTK stanowi rzetelny i obiektywny pomiar i z tego względu koszty te mogą być zaliczone do bazy kosztów kwalifikowalnych projektu cennika, co udowodniono we wcześniejszej części niniejszej decyzji.

W opinii Prezesa UTK zarzut IGTL dotyczący podstaw i prawidłowości dokonanych zmian kategorii linii kolejowych wykracza poza zakres merytoryczny niniejszego postępowania administracyjnego.

Wnioski o zrekompensowanie przewoźnikom kolejowym wyższych cen energii poprzez obniżenie lub nawet odstąpienie od pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pozbawione są podstaw prawnych w niniejszym postępowaniu. W powyższym kontekście proponowanych rozwiązań w przyszłości, należy również pamiętać, że według art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34 istnieje obowiązek zbilansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Prezesa UTK wyrażana w konsultacjach przez organizacje społeczne teza o niemożności konkurowania przewoźników kolejowych z rynkiem przewozów drogowych wynikającej z wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej nie została poparta analizami. Średni udział kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej w kosztach działalności kolejowych przewoźników pasażerskich w 2021 roku wyniósł 16%, a towarowych niespełna 12%. Stawki dostępu mają więc ograniczony wpływ na poziom konkurencyjności taryf przewoźników. Problem konkurencyjności transportu kolejowego ma charakter szerszy, który wymaga uwzględnienia poza aspektami kosztów, również bariery o charakterze operacyjnym, infrastrukturalnym, regulacyjnym jak i analizy wszystkich cech transportu kolejowego i drogowego z punktu widzenia jego klientów.

Zdaniem Prezesa UTK, przedstawianie argumentów dotyczących porównywania przychodów z opłat za korzystanie z infrastruktury dwóch różnych gałęzi transportu (kolejowego i drogowego), jest ważne w procesie kształtowania polityki transportowej państwa, natomiast znacznie wykracza poza ramy merytoryczne niniejszego postępowania.

W opinii Prezesa UTK bezzasadny jest argument ZNPK, że art. 33 ustawy o transporcie kolejowym podobnie jak art. 27 ust. 4 dyrektywy 2012/34 wyklucza możliwość złożenia trzeciego już projektu cennika na rjp 2022/2023 celem zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Projekt cennika Zarządcy jest poprawionym projektem cennika w rozumieniu art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, w związku z decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO i decyzją Prezesa UTK z 22 lipca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.11.2022.AO. Każdorazowa wersja projektu cennika została wprowadzona przez Zarządcę w Regulaminie sieci 2022/2023, odpowiednio jako zmiana nr 1 z 29 grudnia 2021 r., zmiana nr 7 z 27 kwietnia 2022 r. i zmiana nr 12 z 25 sierpnia 2022 r. i opublikowana na stronie internetowej Zarządcy <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/zmiany-w-regulaminie-2022/2023>. Tym samym obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym został przez Zarządcę spełniony.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2022/2023 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za minimalny dostęp

do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, a także po analizie zgłoszonych do projektu cennika uwag i stanowiska Zarządcy do ww. uwag, Prezes UTK uznał, iż projekt cennika jest zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami art. 3 ust. 1 i 4 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 i § 21 i 24 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. wydanego na podstawie art. 35 przedmiotowej ustawy.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 33 ust. 15 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. 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).

Oplata od odwołania wynosi 1 000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1125), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Oplata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. poz. 408, z późn. zm.).

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*