

Warszawa, dnia 4 września 2023 r.

Poz. 13

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.2023.LB
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 16 sierpnia 2023 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika Zarządcy przedłożony Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 6, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 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 12 czerwca 2015 r., s. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”, oraz § 21 ust. 1-21 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 Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanego dalej również „Zarządcą”, z 8 marca 2023 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 9 marca 2023 r.) nr KN.071.1.2023 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2023/2024, uzupełnionego pismem z 24 kwietnia 2023 r. znak: KN.071.2.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 25 kwietnia 2023 r.), pismem datowanym na 24 kwietnia 2023 r., znak: KN.071.2.2023 otrzymanym na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 19 maja 2023 r.), który zawierał modyfikację projektu cennika, a następnie pismem z 14 czerwca 2023 r., znak: KN.071.3.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 14 czerwca 2023 r.), pismem z 7 lipca 2023 r., znak: KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 26 lipca 2023 r.), pismem z 7 lipca 2023 r., znak: KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 27 lipca 2023 r.) oraz pismem elektronicznym z 31 lipca 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą „UTK”: 31 lipca 2023 r.), zwanego dalej również „projektem cennika”, wraz z uzupełnieniem złożonym pismem z 7 sierpnia 2023 r. nr KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 7 sierpnia 2023 r.) oraz pismem z 9 sierpnia 2023 r. nr KN.071.5.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 9 sierpnia 2023 r.),

ZATWIERDZAM

projekt cennika Zarządcy przedłożony Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 8 marca 2023 r. (data wpływu do UTK: 9 marca 2023 r.) Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, jaki miałby obowiązywać na infrastrukturze Zarządcy w rjp 2023/2024.

Pismem z 11 kwietnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.21.AK, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wezwał go do przedłożenia wskazanych w piśmie dodatkowych informacji i dokumentów:

- 1) zweryfikowanego i zaktualizowanego projektu cennika – przedłożony dokument zawierał błędy;
- 2) wersji elektronicznej (edytowalnej) dokumentu „Przychody i koszty za 2022 r.”;
- 3) wersji elektronicznej przychodów i kosztów planowanych na 2024 r. (na podstawie przeliczenia danych za 2022 r. przez współczynniki inflacji na 2023 r. i 2024 r.);
- 4) upoważnienia dla p. Tomasza Maciejewskiego, który podpisał część dokumentacji załączonej do projektu cennika;
- 5) przedstawienia szczegółowego opisu kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, a następnie opisu, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związane z prowadzeniem ruchu kolejowego na koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowalne, tzn. opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jakie koszty uznano za niekwalifikowalne);
- 6) przedstawienia szczegółowego opisu kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, a następnie opisu, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowalne, tzn. opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jakie koszty uznano za niekwalifikowalne). W szczególności uwaga dotyczy innych kosztów utrzymania nawierzchni kolejowej (poz. C.I.f dokumentu „Przychody i koszty za 2022 r.”). W szczególności Zarządca został wezwany do przedłożenia uzasadnienia uznanej przez Zarządcę kwalifikowalności ww. kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, pod kątem istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w korelacji do zmian natężenia ruchu kolejowego.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę w ww. piśmie o zgromadzonym w postępowaniu administracyjnym materiale dowodowym.

Następnie pismem z 24 kwietnia 2023 r. znak: KN.071.2.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 25 kwietnia 2023 r.) Zarządca w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 11 kwietnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.21.AK, przedłożył następujące wyjaśnienia i dokumenty:

- 1) poprawiony projekt cennika w zakresie tabeli 1, tabeli 2 oraz tabeli 3;
- 2) wersję edytowalną dokumentu „Przychody i Koszty za 2022 rok”;
- 3) projekt planu biznesowego na rok 2024 r. opracowanego zgodnie z art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- 4) pełnomocnictwo nr 43/2022 dla p. Tomasza Maciejewskiego.

Wskutek braku oczekiwanych wyjaśnień, Prezes UTK pismem z 28 kwietnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.23.RT, wezwał Zarządcę do przedłożenia wskazanych w piśmie uzupełnień i wyjaśnień (dotyczących uzasadnienia sposobu klasyfikowania do kosztów bezpośrednich kosztów utrzymania i remontów, a także naniesienia poprawek w projekcie cennika oraz w załącznikach do projektu cennika, ze względu na zidentyfikowane błędy i brak przejrzystości danych dotyczących kosztów uruchomienia nowych linii kolejowych oraz planowanej pracy eksploatacyjnej na tych liniach) w terminie do 19 maja 2023 r.

Pismem datowanym na 24 kwietnia 2023 r., znak: KN.071.2.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 19 maja 2023 r.), Zarządca w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 28 kwietnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.23.RT, przedłożył następujące wyjaśnienia i uzupełnienia:

- 1) zmodyfikowany projekt cennika;
- 2) tabelę zatytułowaną „Zasady ustalania kosztów poniesionych w 2022 r. w odniesieniu do lk. 303, 316, 311, 326 i 341” w wersji do odczytu i edytowalnej.

Po dokonanej ocenie zawartości otrzymanych dokumentów, Prezes UTK pismem z 25 maja 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.5.2023.25.RT, wezwał po raz kolejny Zarządcę do przedłożenia w terminie 14 dni od daty otrzymania pisma dodatkowych uzupełnień i wyjaśnień (w zakresie klasyfikowania do kosztów bezpośrednich poszczególnych kosztów z kategorii utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, kosztów planowanych do poniesienia w związku z uruchomieniem linii kolejowych 303 i 316, a także poprawek w dokumentacji ze względu na obliczenie planowanych kosztów i przychodów Zarządcy. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę w ww. piśmie, że w związku ze złożeniem przez Zarządcę pisma datowanego na 24 kwietnia 2023 r. nr KN.071.2.2023 (które wpłynęło do UTK 19 maja 2023 r.), zawierającego zmieniony projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian polegających na ustaleniu nowego współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz zmianie wysokości planowanych kosztów na rjp 2023/2024, bieg 90 dniowego terminu na rozstrzygnięcie Prezesa UTK w toczącym

się postępowaniu administracyjnym rozpoczął się z datą wpływu ww. pisma, tj. 19 maja 2023 r., a termin wydania decyzji w niniejszym postępowaniu administracyjnym upływa 17 sierpnia 2023 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 25 maja 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.25.RT, Zarządca pismem z 14 czerwca 2023 r. znak: KN.071.3.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 14 czerwca 2023 r.) przedłożył kolejne wyjaśnienia i uzupełnienia. Jednocześnie dołączył do pisma zestawienie kosztów i przychodów za 2022 rok (w wersji i zawartości wcześniej przesłanej – bez modyfikacji).

Po ocenie przesłanego przez Zarządcę materiału, Prezes UTK pismem z 4 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT, ponownie wezwał Zarządcę do przedłożenia w terminie 14 dni od daty otrzymania pisma, dodatkowych uzupełnień i wyjaśnień dotyczących:

- 1) statusu prawnego linii zarządzanych przez Zarządcę w kontekście braku wykazanych kosztów amortyzacji w projekcie cennika;
- 2) okresu użytkowania linii kolejowej nr 303 odcinek Dulinów – Chocianów oraz linii kolejowej nr 316 odcinek Chojnów – Rokitki (zwanych dalej odpowiednio liniami nr 303 i 316). Z danych zawartych w projekcie cennika (pkt 3.1 Kategoryzacja linii kolejowych) wynikało, że ww. linie były eksploatowane w rjp 2021/2022;
- 3) kosztów prowadzenia ruchu, tj. czy umowa zawarta przez Zarządcę z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawiera całość kosztów tej kategorii;
- 4) wynagrodzeń pracowników, tj. czy w ramach kosztów zaliczonych do kalkulacji cennika uwzględniono koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń osób zatrudnionych przez Zarządcę na podstawie dowolnego rodzaju umów;
- 5) kosztów utrzymania i remontów, tj. czy w kosztach zaliczonych do kalkulacji cennika uwzględniono koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń osób zatrudnionych przez Zarządcę na podstawie dowolnego rodzaju umów;
- 6) kosztów utrzymania i remontów linii dotychczas eksploatowanych, tj. przedstawienia szczegółowej klasyfikacji kosztów utrzymania i remontów wraz z uzasadnieniem ich podziału na koszty bezpośrednie i pozostałe. Wszystkie koszty zaliczone do grupy kosztów bezpośrednich muszą być uargumentowane w kontekście związku przyczynowo-skutkowego danych kosztów z realizowaniem przejazdu pociągów, zaś ich zwiększona wysokość powinna być odpowiednio uzasadniona prowadzonym ruchem pociągów;
- 7) opisanie zasad szacowania kosztów utrzymania i remontów nowoeksploatowanych linii kolejowych nr 303 i 316;
- 8) wyodrębnienia w tabeli nr 2 w projekcie cennika kolumn zawierających:
 - a) wykonaną pracę eksploatacyjną w rjp 2021/2022 dla linii dotychczas eksploatowanych,
 - b) wykonaną pracę eksploatacyjną w rjp 2021/2022 dla linii nr 303 i 316,
 - c) planowaną pracę eksploatacyjną dla linii dotychczas eksploatowanych w rjp 2023/2024,
 - d) planowaną pracę eksploatacyjną dla linii nr 303 i 316 w rjp 2023/2024;
- 9) wyodrębnienia w tabeli nr 5 w projekcie cennika kolumn zawierających:
 - a) wykonanie kosztów za rok 2022 dla linii dotychczas eksploatowanych,
 - a) wykonanie kosztów za rok 2022 dla linii nr 303 i 316,
 - b) planowane wykonanie kosztów dla linii dotychczas eksploatowanych w rjp 2023/2024,
 - c) planowane wykonanie kosztów dla linii nr 303 i 316 w rjp 2023/2024;
- 10) uzupełnienia projektu cennika o tabelę porównawczą szacowanych kosztów i przychodów w rjp 2023/2024 z podziałem na linie dotychczas eksploatowane i linie nr 303 i 316, zgodnie z § 21 ust. 10 pkt 3 i § 21 ust. 11 pkt 3 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.;
- 11) przedstawienia dokumentu dot. przychodów i kosztów planowanych na rjp 2023/2024 (m. in. na podstawie przeliczenia danych za 2022 r. przez współczynniki inflacji na 2023 r. i 2024 r. i współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej), dokument podpisany i wersja edytowalna (xls), analogicznie jak dokument: „Przychody i koszty 2022”;
- 12) przedłożenia zaktualizowanego projektu cennika uwzględniającego poprawki danych w tabelach i opisach (tam, gdzie jest to niezbędne dla zachowania przejrzystości danych).

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 4 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT, Zarządca przesłał wyjaśnienia pismem z 7 lipca 2023 r. nr KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 26 lipca 2023 r.), a następnie ponownie złożył wyjaśnienia pismem datowanym na 7 lipca 2023 r. nr KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 27 lipca 2023 r.). Do pisma, które wpłynęło do UTK 27 lipca 2023 r., Zarządca dołączył uzupełniony projekt cennika o:

1. Szczegółowy opis kosztów poniesionych na liniach klejowych nr 311, 326 i 341 oraz szacunek kosztów nowo eksploatowanych linii nr 303 i 316, który przedstawiono w formie załącznika do projektu cennika.
2. Tabela zestawienia pracy eksploatacyjnej dla poszczególnych linii kolejowych tj. wykonana oraz planowana praca eksploatacyjna dla dotychczas eksploatowanych linii nr 311, 326 i 341 i dla nowo włączonych do eksploatacji (linii nr 303 i 316).
3. Tabela zestawienia poniesionych oraz planowanych kosztów dotychczas eksploatowanych liniach nr 311, 326 i 341 oraz nowo włączonych do eksploatacji (nr 303 i 316).
4. Planowane przychody w rjp 2023/2024.
5. Korektę i uzupełnienie danych zawartych w pkt. 3.1. projektu cennika.

Pismem elektronicznym z 31 lipca 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 31 lipca 2023 r.) Zarządca przesłał tabelę zatytułowaną „Zasady ustalania kosztów planowanych do poniesienia w rjp 2023/2024 w odniesieniu do lk. 303, 316, 311, 326 i 341” w wersji do odczytu i edytowalnej.

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

- 1) uchwała nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. – Statut Zarządcy;
- 2) pierwotny projekt Regulaminu sieci 2023/2024, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;
- 3) decyzja Prezesa UTK z 2 kwietnia 2020 r. nr DMB-WMIC.410.1.2020.SW o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120200001;
- 4) autoryzacja bezpieczeństwa z 2 kwietnia 2020 r. nr PL2120200001;
- 5) pismo Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017;
- 6) pismo Zarządcy z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11;
- 7) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2022 r.”;
- 8) uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, wraz z załącznikiem, zwana dalej „Programem wieloletnim”;
- 9) uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z 5 stycznia 2021 r. zmieniająca uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, wraz z załącznikiem;
- 10) uchwała nr 157/2021 Rady Ministrów z 26 listopada 2021 r. zmieniająca Uchwałę nr 7/2018 zmienioną uchwałą nr 1/2021 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
- 11) umowa z 21 sierpnia 2019 r. na realizację Programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury reprezentującym Skarb Państwa a Zarządcą;
- 12) aneks nr 1 z 14 lipca 2021 r. do umowy z 21 sierpnia 2019 r., z załącznikami;
- 13) aneks nr 2 z 4 lutego 2022 r. do umowy z 21 sierpnia 2019 r., o treści nadanej aneksem nr 1 z 14 lipca 2021 r., z załącznikami;
- 14) aneks nr 3 z 23 stycznia 2023 r. do umowy z 21 sierpnia 2019 r., o treści nadanej aneksem nr 1 z 14 lipca 2021 r. i aneksem 2 z 4 lutego 2022 r., z załącznikami;
- 15) projekt zaktualizowanego Regulaminu sieci 2023/2024, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy.

Wraz z pismami z 7 sierpnia 2023 r. nr KN.071.4.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 7 sierpnia 2023 r.) oraz 9 sierpnia 2023 r. nr KN.071.5.2023 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 9 sierpnia 2023 r.), Zarządca przedłożył między innymi prawidłowo podpisane elektronicznie wersje pism:

- 1) pisma z 24 kwietnia 2023 r. znak: KN.071.2.2023;

- 2) pisma datowanego na 24 kwietnia 2023 r. nr KN.071.2.2023 i pierwotnie wniesionego na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 19 maja 2023 r.;
- 3) pisma z 14 czerwca 2023 r. nr KN.071.3.2023.

Dla zachowania porządku wyводу Prezes UTK podaje w treści niniejszej decyzji pierwotne daty wpływu ww. pism. Przedłożenie przez Zarządcę pism prawidłowo podpisanych i przy tym tożsamyh w treści z pismami, które uprzednio wpłynęły w toku postępowania, miało charakter formalny i nie wpłynęło na treść rozstrzygnięcia.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku Zarządcy z 8 marca 2023 r. nr KN.071.1.2023 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla infrastruktury kolejowej na rjp 2023/2024, zmodyfikowanego pismem datowanym na 24 kwietnia 2023 r. nr KN.071.2.2023, wniesionym na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 19 maja 2023 r., oraz uzupełnionych następującymi pismami elektronicznymi:

- a) pismem z 24 kwietnia 2023 r. nr KN.071.2.2023,
- b) pismem datowanym na 24 kwietnia 2023 r. nr KN.071.2.2023 i wniesionym na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 19 maja 2023 r.;
- c) pismem z 14 czerwca 2023 r. nr KN.071.3.2023,
- d) pismem z 7 lipca 2023 r. nr KN.071.4.2023 wniesionym na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 26 lipca 2023 r.;
- e) pismem z 7 lipca 2023 r. nr KN.071.4.2023 wniesionym na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK 27 lipca 2023 r.;
- f) pismem elektronicznym z 31 lipca 2023 r.;
- g) pismem z 7 sierpnia 2023 r. nr KN.071.4.2023.

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.

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 niezajomości 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.

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 ustawy o transporcie kolejowym.

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 traktacji 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 zakońzonego 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/pocmk 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 ust. 1 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 postępowem 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. 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 jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”, oraz uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. określającej Statut Zarządcy.

Ze znajdującego się w aktach niniejszej sprawy Statutu Zarządcy wynika, że Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu jest samorządową jednostką organizacyjną (budżetową), będącą zarządcą dróg i zarządcą infrastruktury kolejowej, wykonującą zadania Województwa Dolnośląskiego (§2 Statutu).

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku Zarządca wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2023/2024 Następnie w związku z modyfikacjami projektu cennika przedłożonymi 19 maja 2023 r. i 27 lipca 2023 r., Zarządca zaktualizował regulamin zamieszczony na stronie internetowej, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodologię obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, zaś pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 przedłożył aktualizację ww. metodologii w zakresie zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Jak wskazano w projekcie cennika, Zarządca zastosował metodologię określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia 2015/909 oraz rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia 2015/909 i rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., Prezes UTK poddał szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie

zmodyfikowanego projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024.

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. Według stanu na dzień wydania niniejszej decyzji z Zarządcą została zawarta ww. umowa (21 sierpnia 2019 r.). Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Charakterystyka danych zawartych w zmodyfikowanym projekcie cennika, po poprawkach naniesionych przez Zarządcę w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 25 maja 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.5.2023.25.RT i w piśmie z 4 lipca 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 2 kwietnia 2020 r. nr PL2120200001 Zarządca zarządza liniami znaczenia miejscowego.

W skład zarządzanej przez Zarządcę infrastruktury kolejowej wchodzi trzy normalnotorowe linie kolejowe:

- nr 311, odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 50 km/h, a nacisk osi 196 kN/oś;
- nr 326, odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h, a nacisk osi 200 kN/oś;
- nr 341, odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów Śląski, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h, a nacisk osi 200 kN/oś;

Zgodnie z informacjami zgromadzonymi w toku postępowania oraz treścią Regulaminu sieci Zarządcy, Zarządca od rjp 2023/2024 będzie eksploatował dwie kolejne linie kolejowe:

- nr 303, odcinek Duninów – Chocianów, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 100 km/h, a nacisk osi 196 kN/oś;
- nr 316, odcinek Chojnów – Rokitki, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h, a nacisk osi 196 kN/oś;

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Z uwagi na jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami, Zarządca ustalił wyłącznie jedną kategorię linii ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{max} < 100$ km/h.

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

Przedziały mas brutto pociągów

Zarządca ustalił sześć równych przedziałów mas brutto pociągów co 100 ton. Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto są następujące:

1. $0 < m \leq 100$,
2. $100 < m \leq 200$,
3. $200 < m \leq 300$,
4. $300 < m \leq 400$,
5. $400 < m \leq 500$,
6. $500 < m \leq 600$.

Zarządca w zmodyfikowanym projekcie cennika zawarł informację, że ze względu na lokalny charakter zarządzanych linii i związane z nimi parametry eksploatacyjne, brak jest możliwości kursowania składów pasażerskich o masie brutto większej niż 300 ton, natomiast ruch towarowy z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne nie jest prowadzony.

Wypełniona została więc przesłanka § 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 przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

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

Zgodnie z informacją zawartą w zmodyfikowanym projekcie cennika do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., koszty bezpośrednie, o których mowa w rozporządzeniu 2015/909.

Zgodnie z pismem Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017, Zarządca dzieli ponoszone koszty na jednorodne kategorie kosztowe, przy uwzględnieniu natury powstania kosztu, celu i miejsca ich poniesienia, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2015/909. Zgodnie z pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 zarządca stosuje ww. metodologię wobec całej zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Jako koszty bezpośrednie Zarządca uznał, stosownie do art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909, różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowalnymi.

Zarządca w piśmie z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 wskazał, że zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909 będzie mógł uwzględniać następujące koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu:

- 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) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Zgodnie z treścią zmodyfikowanego projektu cennika na rjp 2023/2024 do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca nie przyjął kosztów, które zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 stanowią koszty niekwalifikowalne, w szczególności:

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- c) kosztów pośrednich w całej sieci;
- d) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- e) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- f) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu.

Zestawienie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową (w tym minimalnego dostępu), które zostały poniesione przez Zarządcę w 2022 r., dotyczące linii kolejowych nr 311, 326 i 341, w podziale na zagregowane grupy kosztów przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w 2022 r.	
	Wartość [zł]	Udział
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu oraz zarządzania, w tym:	9 685 787,36	100%
Koszty bezpośrednie	1 347 217,95	13,9%
Koszty niekwalifikowalne	8 338 569,42	86,1%

Zarządca w ramach kosztów kwalifikowanych (bezpośrednich), nie uwzględnił w cenniku żadnych kosztów amortyzacji infrastruktury kolejowej. Szczegółowe wyjaśnienie w tym zakresie zawarto w punkcie Ad.1 pisma Zarządcy z 7 lipca 2023 r. oraz w załączniku do zmodyfikowanego projektu cennika, złożonym do UTK 27 lipca 2023 r. (gdzie na s. 2 i 3 w liście kosztów uznanych za niekwalifikowalne Zarządca wymienia ppkt o) amortyzacja).

Charakterystyka kosztów dotyczących linii kolejowych nr 311, 326 i 341 uznanych przez Zarządcę za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu:

1. Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Na podstawie wezwań Prezesa UTK zawartych odpowiednio w pkt 5 pisma z 11 kwietnia 2023 r. znak DRR-WLKD.730.5.2023.21.AK; w pkt 3 i 4 pisma z 4 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT, w których Prezes UTK oczekiwał od Zarządcy przedstawienia szczegółowego opisu kosztów prowadzenia ruchu kolejowego oraz opisu, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związanych z prowadzeniem ruchu na koszty bezpośrednie i koszty niekwalifikowalne, a także wyjaśnienia czy w ramach kosztów zaliczonych do kalkulacji projektu cennika zaliczone zostały koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń osób zatrudnionych przez Zarządcę na podstawie dowolnego rodzaju umowy, Zarządca wyjaśnił następująco:

- Zarządca nie zatrudnia i nie ponosi kosztów wynagrodzeń pracowników na stanowiskach kolejowych. Koszt prowadzenia ruchu kolejowego stanowi koszt prowadzenia ruchu pociągów przez dyżurnych ruchu zatrudnionych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwanego dalej „PKP PLK”) na podstawie umowy zawartej pomiędzy ww. zarządcami w celu realizacji przejazdów pociągów przewoźników na częściach dróg kolejowych przylegających do punktu styku z siecią PKP PLK. (vide dwa pisma Zarządcy z 24 kwietnia 2023 r.);
- przedmiotem umowy Zarządcy z PKP PLK jest prowadzenie ruchu kolejowego z zastosowaniem zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2015 poz. 360, z późn. zm.), oraz zgodnie z postanowieniami obowiązujących w tym zakresie instrukcji zarządców infrastruktury i Regulaminów Technicznych: niezwłoczne powiadomienie Zarządcy o wypadkach i wydarzeniach kolejowych związanych bezpośrednio z pociągiem (pojazdem szynowym) kursującym po przedmiotowym odcinku linii kolejowej, wykonywanie czynności ruchowych na posterunku ruchu danej stacji, bezpośrednio ich organizowanie i nadzorowanie, w tym na liniach Zarządcy wyposażonych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (ssp), nadzorowanie urządzeń powtarzających ich działanie przez podejmowanie działań z chwilą wystąpienia usterki. Ponadto przedmiotem ww. umowy jest współpraca zarządców w zakresie połączeń dróg kolejowych, w tym świadczenie usług opracowywania tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy, indywidualnego rozkładu jazdy oraz aktualizacji rozkładu jazdy na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę, ponieważ Zarządca nie posiada specjalistycznego oprogramowania informatycznego, które umożliwia układanie tras pociągów i ich koordynacje z pociągami na liniach innych zarządców, zaistniała więc konieczność zlecenia opracowywania tras pociągów podmiotowi zewnętrznemu (załącznik do zmodyfikowanego projektu cennika, złożony do UTK 27 lipca 2023 r.).

2. Koszty utrzymania i remontów

Na podstawie wezwań Prezesa UTK zawartych odpowiednio w pkt 6 pisma z 11 kwietnia 2023 r. znak DRR-WLKD.730.5.2023.21.AK; w pkt 1 pisma z 28 kwietnia 2023 r. znak DRR-WLKD.730.5.2023.23.RT; w pkt 1 pisma z 25 maja 2023 r. znak DRR-WLKD.730.5.2023.25.RT; w pkt 5 i 6 pisma z 4 lipca 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT, w których Prezes UTK oczekiwał od Zarządcy przedstawienia szczegółowego opisu kosztów utrzymania i remontów infrastruktury oraz opisu, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury na koszty bezpośrednie i koszty niekwalifikowalne, a także uzasadnienia dokonanej kwalifikacji kosztów w kontekście istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w związku ze zmianą natężenia ruchu kolejowego, ponadto wyjaśnienia czy w kosztach tej kategorii uwzględnione zostały koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń osób zatrudnionych

przez Zarządcę na podstawie dowolnego rodzaju umów, Zarządca w załączniku do zmodyfikowanego projektu cennika, złożonym do UTK 27 lipca 2023 r., zawarł opis poniesionych w 2022 r. kosztów.

Do kosztów bezpośrednich Zarządca zakwalifikował:

- koszty bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej. Według informacji Zarządcy wieloletni dostawca określił wartość prac wynikających jako rezultat przejazdu pociągu w wysokości 15% umów zawartych na bieżące utrzymanie linii kolejowych. Wszystkie prace wykonywane są przez pracowników wykonawcy z użyciem jego sprzętu. Są to koszty takich prac, jak: wymiana pojedynczych podkładów drewnianych na nowe w tym dosypanie podsypki; podbicie podkładów; sprawdzenie niwelety toru; naprawa pękniętej szyny, w tym spawanie; wymiana wadliwych szyn zakwalifikowanych przez defektostop na nowe; uzupełnienie podsypki; poprawa prześwietu toru; naprawa cząstkowa podtorza; wymiana uszkodzonych płyt, poprawa położenia płyt; naprawa cząstkowa nawierzchni drogowej na przejazdach; wymiana uszkodzonych lub uzupełnienie brakujących złączek (śruby stopowe, łapki, pierścieni sprężyste, nakrętka, podkładki, przekładki); dokręcanie śrub i wkrętów.

Zarządca wyjaśnił, że pozostałe 75% wartości umów to koszty utrzymania infrastruktury kolejowej oraz odsnieżanie, które stanowią koszty związane z ruchem niebędące rezultatem przejazdu pociągu (są to koszty niekwalifikowalne);

- koszty naprawy, usuwania awarii oraz konserwacji sygnalizacji przejazdowej w ciągu linii kolejowych nr 326 i 341, konieczne do wykonania ze względu na natężenie ruchu. Poniesione koszty będące rezultatem przejazdu zostały określone na podstawie faktur wykonawcy.

Zarządca wyjaśnił, że koszty diagnostyki zostały zaliczone do kosztów niekwalifikowanych;

- koszty obchodów infrastruktury kolejowej, na podstawie zawartej umowy z zewnętrznym wykonawcą, obejmujące usuwanie awarii w sytuacjach, gdy wymagają tego względy eksploatacyjne. Jak wyjaśnił Zarządca, obchody są rezultatem przejazdu pociągów, a częstotliwość obchodów jest ściśle zależna od natężenia ruchu na liniach kolejowych.
- koszty energii elektrycznej zapewniającej działanie m. in. sygnalizacji świetlnej, samoczynnej sygnalizacji przejazdowej z wyłączeniem oświetlenia przystanków kolejowych.

Z kolei kosztami niekwalifikowalnymi w grupie utrzymania i remontów są koszty: konserwacji obiektów inżynierskich, badań diagnostycznych na odcinkach linii kolejowych, przeglądów wiaduktów, zakupu nowych szyn, badania defektoskopowego szyn, odtworzenia rowu bocznego, pomiarów ochronnych instalacji elektrycznej, wycinki drzew i karpin, pogotowia porządkowego wraz z utrzymaniem widoczności w obrębie skrzyżowania dróg z linią kolejową, wykonania odwodnienia liniowego, zakupu elementów eksploatacyjnych urządzeń SSP oraz narzędzi niezbędnych do utrzymania sieci, wymiany nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych, oznakowania linii kolejowych, mechanicznej regulacji położenia toru w planie i profilu wraz z uzupełnieniem podsypki tłuczniowej.

Zarządca do kosztów bezpośrednich nie wlicza również kosztów związanych z peronami i drogami dojazdu do peronów. Koszty te są wliczane do stawki za udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej.

Charakterystyka kosztów dotyczących nowych linii kolejowych nr 303 i 316 uznanych przez Zarządcę za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu:

Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 7 lipca 2023 r., linie kolejowe nr 303 odcinek Duninów – Chocianów oraz nr 316 odcinek Chojnów – Rokutki zostały uruchomione 11 grudnia 2022 r.

Zarządca w zmodyfikowanym projekcie cennika zawarł informację, że planowane koszty do poniesienia w rjp 2023/2024 na liniach kolejowych nr 303 i 316 zostały określone na podstawie zawartych umów na usługi prowadzenia ruchu, obchodów oraz napraw związanych z ruchem pociągów.

Na podstawie wezwań Prezesa UTK zawartych odpowiednio w pkt Ad. 1) i 2) oraz w pkt Ad. 4) pisma z 25 maja 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.25.RT; w pkt 7 i pkt 9 pisma z 4 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.5.2023.27.RT, w których Prezes UTK oczekiwał od Zarządcy szczegółowych wyjaśnień związanych z ustaleniem kosztów planowanych do poniesienia w związku z uruchomieniem linii kolejowych nr 303 i 316, Zarządca w piśmie nr KN.071.3.2023 z 14 czerwca 2023 r. przesłał syntetyczne wyjaśnienie sposobu oszacowania kosztów bezpośrednich w odniesieniu do nowo uruchomionych linii kolejowych nr 303 i 316, dokonane na podstawie:

- umowy zawartej na przegląd techniczny infrastruktury kolejowej (obchody), w ramach której wykonawca zobowiązany jest prowadzić nadzór oraz wykonywać bieżące naprawy i likwidację usterek (przyjęto miesięczną kwotę umowną na każdą z linii);
- umowy zawartej na bieżące utrzymanie i konserwację infrastruktury, w której na podstawie porównania za poprzednie lata ustalono, że 15% ogólnej kwoty umowy stanowi koszt bezpośredni, na którą składają się przede wszystkim naprawy oraz likwidacja usterek na liniach kolejowych będących rezultatem przejazdu pociągu;

- umowy na prowadzenie ruchu pociągów zawartej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., której przedmiotem jest prowadzenie ruchu przez dyżurnych ruchu, obsługa powtarzaczy SSP, prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej, opracowanie rjp (przyjęto rzeczywisty miesięczny koszt usługi za styczeń 2023 r. pomnożony przez 12 miesięcy).

Następnie Zarządca w załączniku do zmodyfikowanego projektu cennika złożonego przy piśmie z 7 lipca 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrynkę podawczą UTK: 27 lipca 2023 r.) uzupełnił wyjaśnienie, informując, że serwis i diagnostyka urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej stanowi koszt niekwalifikowalny, który nie został uwzględniony w bazie kosztów przyjętej do budowy projektu cennika.

Badanie dokumentów przedstawionych przez Zarządcę w toku niniejszego postępowania wykazało, że sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., a także art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2023/2024, poniesione przez Zarządcę koszty w 2022 r. zostały przeszacowane:

- 1) 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 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	2022 rok	1 stycznia 2022 r.	31 grudnia 2022 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,016

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2023-2024, ustalone na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” - aktualizacja – październik 2022 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2023 r.	2024 r.
CPI - dynamika średnioroczna	109,8%	104,8%

Zestawienie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, które zostały poniesione w 2022 roku, oraz planowane koszty na rjp 2023/2024, w podziale na linie eksploatowane i nowe linie włączone do eksploatacji, przedstawiono w poniższej tabeli (dane w zł):

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w 2022 r.			Planowane koszty na rjp 2023/2024		
	Linie 311, 326, 341	Linie 303, 316	Razem	Linie 311, 326, 341	Linie 303, 316	Razem
Koszty zarządzania i zapewnienia usług minimalnego dostępu, w tym:	9 577 087,35	108 700,00	9 685 787,35	11 201 549,88	933 956,50	12 135 506,38
Koszty bezpośrednie	1 347 217,95	0,00	1 347 217,95	1 575 732,63	357 138,78	1 932 871,41
Koszty niekwalifikowalne	8 229 869,40	108 700,00	8 338 569,40	9 625 817,25	576 817,72	10 202 634,97

Planowane koszty bezpośrednie uwzględnione w cenniku na rjp 2023/2024 są wyższe o prawie 41% od wartości kosztów wykonanych w 2022 roku. Jednym z głównych powodów wzrostu kosztów jest uwzględnienie kosztów zaplanowanych

na dwóch dodatkowych liniach (303 oraz 316), które nie były uwzględnione w cenniku na rjp 2022/2023. Ponadto wzrost kosztów wynika z indeksacji inflacyjnej na podstawie stosowanych przepisów.

W planowanych kosztach na rjp 2023/2024 ogółem dla działalności Zarządcy, koszty bezpośrednie dla linii dotychczas użytkowanych (311, 326, 341) wynoszą 14,1%, natomiast dla linii nowo włączonych do eksploatacji (303, 316) ten udział wynosi 38,2%. **Dla wartości łącznych omawiany udział wynosi niespełna 16% i może być uznany za poziom akceptowalny w świetle najlepszych praktyk międzynarodowych.**

Planowane koszty bezpośrednie nowo włączonych linii w cenniku rjp 2023/2024 stanowią 18,5% wartości bazy kosztowej projektu cennika, podczas gdy planowana praca eksploatacyjna nowo włączonych linii (303, 316) stanowi 18,7% planowanej pracy eksploatacyjnej ogółem.

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2023/2024 dla linii 311, 326 oraz 341, Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2021/2022, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	rjp 2021/2022	11 grudnia 2021 r.	9 grudnia 2022 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,02

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2023/2024, przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2021/2022 [pockm]		Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2023/2024 [pockm]		
	Linie 311, 326, 341	Linie 303, 316	Linie 311, 326, 341	Linie 303, 316	Razem
0<m≤100	126 166,92	0,00	128 690,26	0,00	128 690,26
100<m≤200	173 161,88	0,00	176 625,12	70 449,43	247 074,55
200<m≤300	268,11	0,00	273,48	0,00	273,48
300<m≤400	0	0	0	0	0
400<m≤500	0	0	0	0	0
500<m≤600	0	0	0	0	0
Razem	299 596,91	0,00	305 588,86	70 449,43	376 038,29

Planowana praca eksploatacyjna linii kolejowych nr 303 i 316 została oszacowana przez Zarządcę na podstawie planowego rjp przez przewoźnika na rok 2022/2023 oraz średniej masy pociągów obliczonej na podstawie wykonanych przejazdów w okresie 11 grudnia 2022 r. do 31 stycznia 2023 r.

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca określił część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm, gdyż wykonywanie przewozów jest dofinansowane ze środków publicznych.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów przyjmuje wartość 0zł/pockm w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

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

- Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego, Zarządca przyjął wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu na poziomie 0 zł/pockm, zgodnie z § 21 ust. 12 pkt 2 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 oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: **5,14 zł/pockm** (przy planowanej wysokości kosztów bezpośrednich w wysokości 1 932 871,41 zł oraz planowanej pracy eksploatacyjnej o wartości 376 038,29 pockm).

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 111,01 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Dla niezelektryfikowanych linii nr 303, nr 311, nr 316, nr 326 oraz nr 341 ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorię linii.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Zgodnie z §2 i §17 Statutu Zarządcy, Zarządca, jako samorządowa jednostka budżetowa, prowadzi gospodarkę finansową na zasadach określonych w ustawie o finansach publicznych. Stosownie do treści art. 11 ust. 1 ustawy o finansach publicznych, pobrane dochody odprowadzane są na rachunek budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Z zawartych we wniosku danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej niezelektryfikowanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartości współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa pociągu	0<	100<	200<	300<	400<	500<
	m≤ 100	m≤ 200	m≤ 300	m≤ 400	m≤ 500	m≤ 600
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1	1	1	1
Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych [zł netto/pockm]	5,14	5,19	5,24	5,29	5,35	5,40

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2023/2024 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej

sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5 i 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia 2015/909 i rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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).

Opłata od odwołania wynosi 1000 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 2023 r. poz. 1144, z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata 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. z 2023 r. poz. 923, 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*