

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.5.2024.MK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 10 czerwca 2024 r.

**w sprawie projektu cennika przedłożonego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2024/2025.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572), 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 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3, art. 4 i art. 7 ust. 1-4 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 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755 z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r.”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwanego dalej „Zarządcą” lub „Spółką” z 12 marca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.24, data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego zwanego dalej „Urzędem” za pośrednictwem platformy ePUAP: 13 marca 2024 r.) w sprawie „Projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2024/2025”, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, skorygowanego przez Zarządcę pismem z 26 kwietnia 2024 r. (znak: SKMDI1.070.02.5.24, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 maja 2024 r.), pismem z 3 czerwca 2024 r., (znak: SKMDI1.070.2.8.24, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 4 czerwca 2024 r.), oraz ePismem z 6 czerwca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 czerwca 2024 r.) zwanego dalej również „projektem cennika”,

**ODMAWIAM ZATWIERDZENIA**

**projektu cennika Zarządcy dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2024/2025.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Pismem z 12 marca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.24), Zarządcą wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie Projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2024/2025.

Pismem z 17 kwietnia 2024 r. (znak: WLKD.730.5.2024.13.MK), Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika. W tym piśmie Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie, przysługującym mu prawie do składania oświadczeń i stanowisk, wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów oraz, że termin na wydanie przez organ regulacyjny rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie upłyne 11 czerwca 2024 r. Ponadto Prezes UTK, wezwał Spółkę do przedłożenia dodatkowych wyjaśnień i dokumentów w następującym zakresie:

1. sprawozdania z działalności jednostki za rok obrotowy 2023 wraz z bilansem i rachunkiem wyników usystematyzowanym wg rodzajów prowadzonej działalności;

2. wyjaśnienia stosowanych w Spółce zasad podziału i dekretacji kosztów do prowadzonych rodzajów działalności oraz stosowanych kluczy podziałowych jeśli zdarzenia gospodarcze dotyczą więcej niż jednej działalności prowadzonej przez Spółkę tj. działalności przewoźnika, zarządcy infrastruktury bądź operatora infrastruktury usługowej, i przedłożenia obowiązujących w tym zakresie wewnętrznych dokumentów organizacyjnych Spółki np. takich jak „Wytyczne w zakresie podziału i dekretacji kosztów ze względu na rodzaj prowadzonej działalności oraz zasad postępowania przy realizacji usług komercyjnych w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. SKMF-4” o których mowa w sprawozdaniu z działalności Spółki za 2022 rok;
3. udokumentowania w formie kalkulacji odnoszącej się do obowiązującej struktury organizacyjnej Spółki, że w zakresie kosztów wynagrodzeń ujętych w bazie do wyznaczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej zaliczone zostały wyłącznie koszty wynagrodzeń pracowników wykonujących czynności związane z:
  - a. prowadzeniem ruchu pociągów (punkt 5.2.1 projektu),
  - b. utrzymaniem drogi kolejowej (punkt 5.2.2 projektu),
  - c. utrzymania urządzeń sterowania ruchem (punkt 5.2.3 projektu)

– ponoszone jako rezultat ruchu pociągów.

Wyjaśnienia sposobu rozpoznawania i kwalifikacji czynności wykonywanych przez pracowników związanych z utrzymaniem linii kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem opisanych w pkt. 5.2.2. i 5.2.3 projektu cennika takich jak:

- 1) diagnostyka i badanie kontrolne nawierzchni i podtorza kolejowego oraz urządzeń srk;
- 2) konserwacja rozjazdów, torów i urządzeń srk, oczyszczanie rowów;
- 3) wycinka roślinności;
- 4) usuwanie skutków akcji zima;
- 5) naprawy linii kolejowej, w tym wymiana podkładów, wymiana szyn, wymiana rozjazdów;
- 6) badanie i konserwacja źródeł zasilania, w tym agregatów prądotwórczych i UPS;
- 7) naprawy urządzeń srk, w tym urządzeń komputerowych, przekaźników, tarcz i semaforów, wykolejnic i napędów rozjazdów

do związanych z natężeniem i usuwaniem skutków przejazdu pociągu - tzn. co zostało uznane za koszt kwalifikowalny i dłaczego a co zostało odrzucone;

4. wyjaśnienie dlaczego do obliczenia kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (kolumna 10 arkusza stanowiącego zał. Nr 2 do projektu cennika), w kategorii kosztów „naprawy i remonty infrastruktury - sieć trakcyjna (wiersz V.16) nie został zastosowany współczynnik  $Was = 46\%$  wskazany w opisie stosowanej metodologii (punkt 5.3.3 projektu cennika) jako właściwy do określenia udziału kosztów ponoszonych bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu dla pozycji kosztowych z zakresu urządzeń dostarczających energię elektryczną do sieci trakcyjnej;
5. szczegółowego opisu kosztów prowadzenia ruchu kolejowego (innych niż koszty wynagrodzeń) oraz każdej grupy kosztów należącej do kategorii kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, a następnie opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, jakie koszty uznano za niekwalifikowalne);
6. wyjaśnienia sposobu w jaki Spółka rozpoznaje które składniki ŚT (zakres rzeczowy) zalicza do elementów infrastruktury kolejowej podlegającej zużyciu wynikającemu z przejazdu pociągów - przedstawiona w załączniku nr 3 do projektu cennika tabela planu kont wskazuje, że dla kont 401, 403, 404, 409 nie jest prowadzona analityka rodzajowa, nadto wskazana w zał. 2 do projektu cennika wartość amortyzacji (poz. D.c.) określona została jako „amortyzacja pozostałych środków trwałych”, co budzi wątpliwości co do prawidłowości stosowanej metodologii;
7. przedstawienia danych źródłowych (pomiarów) użytych w celu obliczenia wskaźnika rzeczywistego rocznego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z przejazdu pociągów oraz skalkulowanych na tej podstawie wartości kosztów amortyzacji w odniesieniu do amortyzacji księgowej ujętej w sprawozdaniu finansowym Spółki (punkt 5.1 projektu cennika) w zakresie:
  - a. kosztów amortyzacji drogi kolejowej o których mowa w p. 5.1.1.
  - b. kosztów amortyzacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym o których mowa w p. 5.1.2.

- c. kosztów amortyzacji urządzeń dostarczających energię o których mowa w p. 5.1.3.
- d. pozostałych kosztów amortyzacji o których mowa w p. 5.1.4.

oraz wyjaśnienia sposobu obliczenia kosztów amortyzacji finansowanych ze środków własnych zarządcy w zakresie ww. pozycji (m. in. praktycznego wykorzystania wzorów zawartych w pkt 5.1.1 projektu cennika);

8. wskazania wartości dofinansowania działalności zarządcy infrastruktury z którego Spółka korzystała w roku 2023 oraz planowanych na rok 2024 i 2025;
9. poprawienia w tabeli 1 projektu cennika czasu pracy związanego z przejazdem pociągu w ciągu jednej zmiany roboczej w nastawni GCA;
10. poprawienia w tabeli 5 projektu cennika użytego dla roku 2025 wskaźnika inflacji CPI który zgodnie z przywołanym dokumentem źródłowym wynosi 3,4% a nie 3,7%;
11. poprawienia w tabeli 9 projektu cennika daty obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 (rozkład ten obowiązywał do 9 grudnia 2023 r.) oraz ostatecznej wartości współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i aktualizacji wszystkich obliczeń będących rezultatem tej zmiany;
12. przedstawienia wersji edytowalnych (w pliku Excel) załączników do projektu cennika oraz plików przygotowanych w odpowiedzi na niniejsze pismo;
13. przedłożenia dowodu wniesienia opłaty skarbowej z tytułu udzielonej prokury dla Sławomira Szlendaka.

Pismem z 19 kwietnia 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.4.24), Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie prolongaty określonego terminu udzielenia wyjaśnień na pismo Prezesa UTK z 17 kwietnia 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.13.MK) na okres do 14 dni od doręczenia pisma.

Prezes UTK pismem z 26 kwietnia 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.15.MK) udzielił Zarządcy prolongaty terminu na udzielenie wyjaśnień do 10 maja 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z dnia 17 kwietnia 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.13.MK), pismem z 26 kwietnia 2024 r. (znak: SKMDI1.070.02.5.24) (data wpływu 9 maja 2024 r.), Zarządca przedłożył Prezesowi UTK korektę projektu cennika, zgodnie z wezwaniem korygując dane współczynnika pracy eksploatacyjnej oraz wskaźnik inflacji CPI dla roku 2025, a także przedłożył następujące dokumenty:

1. Sprawozdanie z działalności jednostki za rok obrotowy 2023 wraz z bilansem i rachunkiem wyników usystematyzowanym wg. rodzajów działalności;
2. „Wytyczne w zakresie podziału i dekretacji kosztów ze względu na rodzaj prowadzonej działalności oraz zasad postępowania przy realizacji usług komercyjnych w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. SKMF-4”;
3. potwierdzenie wniesienia opłaty.

oraz złożył wyjaśnienia w pozostałych kwestiach poruszonych w piśmie Prezesa UTK.

Zapoznawszy się z wyjaśnieniami Zarządcy, pismem z 29 maja 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.20.MK), Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia dalszych dokumentów i wyjaśnień:

1. przedstawienia w formie zestawienia źródłowych dokumentów księgowych, które obejmują tzw. koszty pozapracownicze prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury, oraz wyjaśnienia zasadności ich ujęcia w bazie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
2. przedstawienia danych i sposobu obliczenia wskaźnika efektywnego czasu pracy pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej (pkt. 5.2.2 projektu cennika). W opinii Prezesa UTK metodologia własna Zarządcy zastosowana w tej części projektu cennika może być uznana jako akceptowalna, o ile przyjęte w projekcie cennika wskaźniki poparte są odpowiednią kalkulacją sporządzoną na bazie materiałów źródłowych tj. Dzienników pracy;
3. pogłębionego wyjaśnienia sposobu wyliczenia amortyzacji drogi kolejowej, w tym: przedstawienia danych źródłowych o wynikach pomiaru geometrii toru wykonywanym przez drezynę pomiarową, danych o wartości bilansowej torów wg stanu na 31 grudnia 2023 r., wartości bilansowej torów w części finansowanej ze środków własnych zarządcy, wartości rocznej amortyzacji torów, wyjaśnienia przyjętych w załącznikach SOKON 501, SOKON 502 wartości rocznej amortyzacji drogi kolejowej toru 501 i 502 w wysokości 1 000 000 zł każdy, oraz rocznego obciążenia toru w wysokości 8,8 Tg, jak również wyjaśnienia źródła danych ujętych w drugiej kolumnie - „całkowitych kosztów amortyzacji” tabeli na stronie 6 pisma z dnia 26 kwietnia 2024 r. oraz przesłania próbki danych pomiarowych użytych do kalkulacji współczynnika rzeczywistego zużycia linii kolejowej - metoda prof. Bałucha;

4. wykazania zasadności ujęcia w bazie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami kosztów amortyzacji odnoszących się do pozostałych środków trwałych (4-ty wiersz tabeli na stronie 6 pisma z dnia 26 kwietnia 2024 r.);
5. wyjaśnienia zasadności ujęcia w bazie kosztów pozycji „utrzymanie maszyn i urządzeń”;
6. przesłania arkusza kalkulacyjnego obrazującego sposób ustalania kosztów do projektu cennika w oparciu o stosowany w Spółce system alokacji kosztów określony w instrukcji wewnętrznej SKMF-4.

Prezes UTK wezwał Zarządcę w ww. piśmie do wskazania, które informacje w poszczególnych dokumentach są poufne, wraz z przedstawieniem uzasadnienia dla objęcia tych danych tajemnicą przedsiębiorstwa oraz wersją dokumentów niezawierającą informacji objętych ww. ograniczeniem, zgodnie z art. 13aa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 3 czerwca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.8.24), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 29 maja 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.20.MK) składając wyjaśnienia oraz uzupełniając dotychczas przekazaną dokumentację o:

- 1) zestawienie dokumentów księgowych zawierających kwotę, z której wyznaczono część zaliczaną do podstawy kalkulacji za pomocą współczynnika wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej nr 250;
- 2) dane do obliczenia wskaźnika efektywnego czasu pracy pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej;
- 3) dane źródłowe o wynikach pomiaru geometrii toru wykonywanym przez drezynę pomiarową – pliki SOKON 501 i SOKON 502 oraz plik służący do sposobu obliczenia wskaźnika J;
- 4) dane dotyczące amortyzacji;
- 5) przykład danych źródłowych (skan wydruków drezyny) użytych do kalkulacji współczynnika rzeczywistego zużycia linii kolejowej;
- 6) arkusz kalkulacyjny obrazujący sposób ustalania kosztów do projektu cennika w oparciu o stosowany w Spółce system alokacji kosztów;
- 7) skorygowany projekt cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2024/2025 (wersja 3).

Prezes UTK pismem z 6 czerwca 2024 r. (znak: DRR-WLKD.730.5.2024.24.MK) zawiadomił Zarządcę w trybie art. 73 k.p.a., że do materiału dowodowego zgromadzonego w postępowaniu administracyjnym zostały dołączone następujące dokumenty:

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), nr KRS: 0000076705, stan na 11 kwietnia 2024 r.;
- 2) decyzja Prezesa UTK z 9 kwietnia 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.10.2020.SW), wydająca dla Spółki autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210002, z załącznikiem;
- 3) „Regulamin sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2024/25”, z załącznikami (stan na kwiecień 2024 r.), zwany dalej „Regulaminem sieci”;
- 4) projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na podstawie modelu NECMOD z 11 marca 2024 r.

Spółka w dniu 6 czerwca 2024 r. za pośrednictwem platformy ePUAP przekazała ePismo z 6 czerwca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.8.24) wraz z częścią dokumentacji przekazanej uprzednio drogą e-mailową.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 12 marca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.24) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2024/2025, którego korektę Zarządca złożył pismem z 26 kwietnia 2024 r. (znak: SKMDI1.070.02.5.24) oraz pismem z 3 czerwca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.8.24).

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 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 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 wykaze, że kondycja rynku to umożliwia.

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

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia 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.

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.

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.

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 § 21 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.

Stosownie do motywu 8 rozporządzenia 2015/909, Zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu.

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 postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;

- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych niezajdujących 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 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.

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 (...) 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:**

Spółka jest zarządcą infrastruktury, posiadającym autoryzację bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r., nr PL2120210002, ważną od 19 kwietnia 2021 r. do 19 kwietnia 2026 r.

Jak już wcześniej wspomniano Zarządca pismem z 12 marca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.24) przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt cennika. Następnie przedłożył jego korektę pismem z 26 kwietnia 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.5.24) oraz pismem z 03 czerwca 2024 r. (znak: SKMDI1.070.2.8.24).

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <https://www.skm.pkp.pl/> infrastruktura/opłaty Regulamin sieci, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

W przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika Zarządca wskazał, że opracowana przez niego kalkulacja kosztów do stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej została sporządzona na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz rozporządzenia 2015/909 i w zgodności z ww. aktami prawnymi.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

#### **I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:**

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r. nr PL2120210002 oraz informacją zawartą w projekcie cennika Zarządca zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, na której prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski. Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze pierwszorzędny, funkcjonalnie wydzieloną z systemu kolei, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego.

Linie kolejową charakteryzują następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- 1) maksymalna prędkość: 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 t/oś,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów w ostatnim zakończonym rjp wynosiło 289 pociągów.

### 1. Kategoryzacja linii kolejowych

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

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

### 2. Przedziały mas brutto pociągów

W celu ustalenia jednolitego współczynnika różnicującego stawkę jednostkową opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od masy pociągów na rjp 2024/2025, Zarządca ustalił przedziały mas pociągów co 100 t.

Zarządca przyjął następujące przedziały mas brutto pociągów: 0-100 t, 101-200 t, 201-300 t, 301-400 t, 401-500 t i 501-600 t.

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 t i nie większe niż 100 t.

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

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca przyjął tę część kosztów, które są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat przejazdu pociągu. Do kosztów tych Zarządca zaliczył w szczególności:

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

Ponadto Zarządca zadeklarował, że do ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, **nie przyjęto kosztów**, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 7) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 8) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 9) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;

- 11) kosztów zasilania elektrycznego trakcji bezpośrednio nie ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami;
- 12) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 13) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 14) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 15) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

### Metodologia

Zgodnie z pozyskaną od Zarządcy informacją ujętą w rachunku zysków i strat, w 2023 r. Spółka, jako zarządca infrastruktury kolejowej, poniosła ogólne koszty operacyjne w wysokości ~~XXXX~~<sup>1</sup> zł, z czego wartość amortyzacji bilansowej wyniosła ~~XXXX~~ zł, a zatem koszty operacyjne bez amortyzacji wyniosły ~~XXXX~~ zł. Z informacji uzyskanej od Zarządcy (zał. 4 i zał. 6 do pisma z 3 czerwca 2024 r.) wynika, że Spółka otrzymała także ~~XXXX~~ zł tytułem dotacji do kosztów amortyzacji, które pomniejszyły wykonanie kosztów amortyzacji do kwoty ~~XXXX~~ zł. Zarazem Zarządca oświadczył, że wydzielona z tych kosztów operacyjnych wyłącznie część, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury na linii kolejowej nr 250 (koszty bezpośrednie i pośrednie związane z prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i remontami oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury w roku 2023) tj. koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu wyniosły ~~XXXX~~ zł, z czego koszty niekwalifikowalne Zarządcy wyniosły ~~XXXX~~ zł. Zatem koszty bezpośrednie na całej sieci, obliczone jako różnica między kosztami zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowalnymi, wyniosły ~~XXXX~~ zł (bez amortyzacji ~~XXXX~~ zł).

Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy zawartym w projekcie cennika, z tej puli kosztów, na podstawie kluczy podziałowych opisanych w dalszej części projektu cennika, wydzielono bazę kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, która stanowi podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej.

W dalszej części projektu cennika Zarządca wyjaśnił metodykę wyznaczenia współczynników pozwalających na wyodrębnienie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu w odniesieniu do:

- 1) **amortyzacji linii kolejowej,**
- 2) **kosztów wynagrodzeń,**
- 3) **poza-pracowniczych kosztów prowadzenia ruchu oraz utrzymania infrastruktury.**

**Ad. 1 koszty amortyzacji linii kolejowej** wynikające z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej będącej następstwem ruchu pociągów Zarządca obliczył poprzez zsumowanie:

- i. kosztów amortyzacji drogi kolejowej,
- ii. kosztów amortyzacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- iii. kosztów amortyzacji urządzeń dostarczających energię trakcyjną,
- iv. pozostałych kosztów amortyzacji,

przy czym w każdej z tych grup środków trwałych, dla ustalenia kosztów amortyzacji, Zarządca zastosował pewien ustalony przez siebie wskaźnik, jak poniżej:

#### a) amortyzacja drogi kolejowej:

W części dotyczącej kosztów amortyzacji drogi kolejowej, do której Zarządca zalicza tory, łączniki i rozjazdy linii kolejowej nr 250, koszty amortyzacji zostały ustalone z wykorzystaniem metody oceny zdolności eksploatacyjnej nawierzchni kolejowej SOKON opracowanej przez prof. Bałucha. Za pomocą tej metody Zarządca wyliczył współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego (infrastruktury kolejowej) w wyniku ruchu pociągów, który dla torów 501 i 502 wyniósł odpowiednio 2,74% i 2,67%, przy średnim obciążeniu jednego toru na poziomie 8,8 Tg rocznie. Następnie Zarządca wskazał, że „z uwagi na to, że stawki amortyzacji elementów nawierzchni kolejowej (tory, łączniki, rozjazdy) są niższe niż wyznaczone współczynniki, **koszty amortyzacji zostały zaliczone do bazy kosztów w 100%** (z zastrzeżeniem, że do bazy kosztów stanowiących podstawą kalkulacji stawki dostępu włączona

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy (Zarządcy).

została jedynie część kosztów amortyzacji sfinansowana ze środków własnych zarządcy”. W dodatkowych wyjaśnieniach Zarządca przedstawił szczegółowe dane o wartości bilansowej torów oraz kalkulację amortyzacji w części finansowanej ze środków własnych zarządcy, która potwierdziła zasadność uwzględnienie jej w całości w kosztach bezpośrednich.

#### **b) amortyzacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym**

W części dotyczącej amortyzacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym Zarządca określił za pomocą metodyki własnej udział kosztów związanych z naprawą tych elementów infrastruktury, które według niego zużywają się zależnie od natężenia ruchu pociągów tj. m. in. przekaźników oraz napędów elektrycznych, do całości kosztów związanych z utrzymaniem, naprawą i remontami urządzeń automatyki i sterowania ruchem. **Udział ten wyniósł 14,88%.**

#### **c) amortyzacja urządzeń dostarczających energię trakcyjną**

Zarządca określił za pomocą metodyki własnej udział kosztów związanych z naprawą tych elementów infrastruktury, które według niego zużywają się zależnie od natężenia ruchu pociągów w całości kosztów związanych z utrzymaniem, naprawą i remontami sieci trakcyjnej. Zaliczył do nich koszty napraw awaryjnych powstałych na skutek przejazdu pociągu oraz koszty usług wymiany i materiałów części elementów sieci trakcyjnej takich jak przewody jezdne, wieszaki. **Udział ten wyniósł 46,00%.**

#### **d) pozostałe koszty amortyzacji**

Koszty amortyzacji pozostałych części infrastruktury kolejowej, do których Zarządca zaliczył środki trwale ujęte w grupach: wiadukty, przepusty, perony, przejścia, tunele, kładki, wiaty, maszyny i urządzenia do prac torowych, urządzenia techniczne dozorowe, urządzenia teletechniczne, urządzenia transportu pionowego, zostały ustalone poprzez skorygowanie amortyzacji bilansowej o wskaźnik wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, **wynoszący 80,28%.**

**Ad. 2 koszty wynagrodzeń** zostały obliczone przez Zarządcę oddzielnie dla poszczególnych grup pracowniczych, i tak:

- **w segmencie kosztów prowadzenia ruchu kolejowego** koszty wynagrodzeń oraz ubezpieczeń społecznych pracowników Sekcji Inżynierii Ruchu (dyżurnych ruchu) skorygowano współczynnikiem **82,43%** wynikającym z uśrednionego czasu czynnego zaangażowania dyżurnego ruchu podczas przejazdu pociągu w ciągu jednej zmiany roboczej oraz liczby etatów pracowników zatrudnionych przy obsłudze posterunków ruchu;
- **w segmencie kosztów utrzymania drogi kolejowej** koszty wynagrodzeń pracowników Sekcji Infrastruktury oraz Sekcji Technicznej skorygowano współczynnikiem **79,06%** wynikającym z uśrednionego wskaźnika efektywnego czasu pracy poświęconego przez pracowników tych komórek organizacyjnych na czynności związane z utrzymaniem drogi kolejowej, ustalonego na podstawie analizy dzienników pracy w okresie 3 miesięcy. Zarządca zaznaczył w projekcie cennika (oraz w piśmie z 3 czerwca 2024 r.), że w powyższych szacunkach efektywnego czasu pracy wyłączono czynności, które uznano za realizowane niezależnie od ruchu pociągów, takie jak: wycinka roślinności, usuwanie skutków akcji zima, diagnostyka i badania kontrolne nawierzchni i podtorza kolejowego, konserwacja rozjazdów, torów, oczyszczanie rowów;
- **w segmencie kosztów utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym**, w związku z trudnością jednoznacznego określenia czasu pracy w dziennikach robót, koszty wynagrodzeń pracowników Sekcji Technicznej związanych z utrzymaniem urządzeń srk skorygowano współczynnikiem **14,88%** określającym udział kosztów związanych z naprawą tych elementów infrastruktury, które według Zarządcy zużywają się zależnie od natężenia ruchu pociągów tj. m. in. przekaźników oraz napędów elektrycznych, do całości kosztów związanych z utrzymaniem, naprawą i remontami urządzeń automatyki i sterowania ruchem.

**Ad. 3 w segmencie tzw. poza-pracowniczych kosztów prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury**, koszty zaksięgowane na kontach układu rodzajowego w zakresie poszczególnych segmentów analitycznych przyporządkowanych do działalności Zarządcy zostały skorygowane współczynnikiem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej nr 250 ustalonym dla rjp 2022/2023 i wynoszącym **80,28%**, **za wyjątkiem kosztów związanych urządzeniami dostarczającymi energię trakcyjną, gdzie:**

- w części związanej z eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury, Zarządca skorygował tą część kosztów współczynnikiem **46%** wynikającym z ustalonego na podstawie metodyki własnej udziału kosztów związanych z elementami, których zużycie zależne jest od przejazdu pociągu do kosztów związanych z utrzymaniem, naprawą i remontami sieci trakcyjnej,
- w części związanej z naprawą i remontami infrastruktury **koszty przyjęto w całości**, gdyż, jak wyjaśnił Zarządca, charakterystyka prowadzonych prac jest ściśle powiązana z oddziaływaniem pomiędzy siecią trakcyjną

a odbierakami prądu na pojazdach trakcyjnych, których efektem jest zużycie następujące w wyniku przejazdu pociągu.

W kolejnym kroku Zarządca przedstawił wyodrębnione w opisany przez siebie sposób wykonanie kosztów bezpośrednich w roku 2023, jako koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, stanowiące podstawę ustalenia stawek opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przygotował zestawienie planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami, na podstawie których dokonano ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, uwzględniające część kosztów prowadzenia ruchu pociągów, część kosztów utrzymania i remontów oraz część kosztów amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Planowane koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami Zarządca ustalił na podstawie wykonania kosztów w roku obrotowym 2023, z uwzględnieniem:

- współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, który wyniósł: 0,997260274;
- planowanego wskaźnika inflacji, na podstawie bieżącej projekcji inflacji i PKB:<sup>2</sup>

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	rok 2024	rok 2025
CPI dynamika średnioroczna	103,0%	103,4%

Zarządca w projekcie cennika określił również wielkość pracy eksploatacyjnej zrealizowanej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów (2022/2023), tj. 2 212 189,21 pockm, w tym: 2 199 504,08 pockm trakcją elektryczną i 12 685,13 pockm trakcją spalinową.

W dalszej części projektu cennika, w oparciu o planowane koszty uznane przez Zarządcę za bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu oraz planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej ustaloną w uwzględnieniu współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (1,00), Zarządca ustalił średnią stawkę jednostkową opłaty podstawowej zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych (przy czym ze względu na to, że linia kolejowa nr 250 jest jednolita na całej długości, Zarządca nie stosuje współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorię linii), w przedziale 201 – 300 t na poziomie **5,86 zł/pockm** oraz część stawki zależną od trójki pociągu na poziomie **1,33 zł/pockm**.

W celu ustalenia współczynnika różnicującego stawkę jednostkową opłaty podstawowej w zależności od masy pociągów, Zarządca ustalił równe przedziały mas pociągów co 100 t, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 100 t a ostatni od 501 do 600 t.

Na podstawie rzeczywistego wykonania pracy eksploatacyjnej w poszczególnych przedziałach całkowitej masy pociągów, Zarządca przyporządkował zaplanowaną pracę eksploatacyjną do wcześniej ustalonych przedziałów mas, w celu wyznaczenia optymalnego współczynnika różnicującego część stawki zależnej od masy pociągu, przy założeniu jednej drugorzędnej kategorii linii i wykonywanego jednego rodzaju przewozów pasażerskich.

Zarządca określił współczynniki w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trójki oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawia poniższa tabela:

Kategoria linii	Przedziały masy pociągu [t]	Wartość współczynnika różnicującego
1	0-100	0,6933529

<sup>2</sup> Bieżącej projekcji inflacji i PKB, Narodowy Bank Polski opublikowana 11.03.2024 r. na stronie: <https://www.nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-marzec-2024/>

	101-200	0,8466764
	201-300	1,0000000
	301-400	1,2513642
	401-500	1,5027283
	501-600	1,7540925

**Prezes UTK po analizie materiału dowodowego stwierdził:**

Na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu.

Zgodnie z motywem 8 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909, zarządca może zaliczyć do bazy kosztowej w celu ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej te koszty, co do których może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu. Katalog kosztów, które nie mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu określa art. 4 rozporządzenia 2015/909.

**Przyjęte przez Zarządcę rozwiązania, w części dotyczącej wyznaczenia bazy kosztów bezpośrednich służącej do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej, w ocenie Prezesa UTK są niezasadne, wychodzące poza ramy określone ww. przepisami i w związku z tym winne być przez Zarządcę skorygowane.**

**W ocenie Prezesa UTK przedłożony projekt cennika nie spełnia wymagań określonych ww. przepisami, w zakresie dotyczącym sposobu ustalenia bazy kosztów uznanych za bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, jak poniżej:**

- 1) **ustalenia kosztów amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z przejazdu pociągu,**
- 2) **ustalenia kosztów wynagrodzeń pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej,**
- 3) **ustalenia kosztów utrzymania i remontów infrastruktury w części dotyczącej urządzeń dozorowych i teletechnicznych.**

Ad. 1 koszty amortyzacji ustalone w sposób wskazany przez Zarządcę w projekcie cennika oraz przedłożonych wyjaśnieniach:

- **nie są zgodne z art. 4 ust. 1 punkt n) rozporządzenia 2015/909**, który stanowi, że zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności kosztów amortyzacji, która nie jest określona na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, jak również
- **nie są zgodne z pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909 oraz treścią art. 3 ust 4 rozporządzenia 2015/909**, zgodnie z którym zarządca może zaliczyć do bazy kosztowej w celu ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej te koszty, co do których może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu.

Uzasadnienie:

W przedłożonym projekcie cennika, kilkakrotnie Zarządca wskazuje, że do bazy kosztów służących do ustalenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej przyjął tylko część kosztów amortyzacji wynikającą z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 250. Zarazem w części szczegółowej projektu cennika oraz złożonych wyjaśnieniach wskazuje, że do kalkulacji amortyzacji wziął pod uwagę cztery grupy środków trwałych tj. oprócz drogi kolejowej także urządzenia srk, urządzenia trakcyjne oraz pozostałe środki trwałe. Nadto, koszty amortyzacji przyjęte do bazy kosztów bezpośrednich ustalone zostały za pomocą przyjętego dla każdej z tych grup, współczynnika korygującego. Przy czym jedynie dla amortyzacji drogi kolejowej przyjęty współczynnik (100% kosztów amortyzacji bilansowej, pomniejszonej o otrzymane dotacje) ustalony został w odniesieniu do poczynionych obliczeń rzeczywistego zużycia elementów linii kolejowej za pomocą metody oceny zdolności eksploatacyjnej SOKON prof. Bałucha. Dla pozostałych grup ŚT przyjęty wskaźnik nie wynika z jakichkolwiek empirycznych ustaleń co do rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, a jedynie opiera się na poczynionych arbitralnie założeniach co do zastosowanego współczynnika korygującego amortyzację bilansową. W grupie urządzeń srk oraz urządzeń trakcyjnych zastosowany współczynnik korygujący odzwierciedla udział kosztów naprawy i remontów zużywających się elementów infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu w ogólnych kosztach utrzymania i remontów danej grupy

elementów infrastruktury, W przypadku pozostałych środków trwałych jest to współczynnik wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.

W świetle rozporządzenia 2015/909 takie podejście Zarządcy wydaje się być daleko idącym uproszczeniem polegającym na próbie wykazania, że poprzez zastosowanie do amortyzacji bilansowej pewnego wskaźnika redukującego otrzymuje się koszt amortyzacji ustalony na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu czyli w zgodzie z literą rozporządzenia 2015/909, co w sposób oczywisty nie jest prawdą. Zarządca w żaden sposób nie wykazał aby w jakikolwiek empiryczny sposób (taki jak w przypadku zastosowania metody SOKON) zmierzył rzeczywiste zużycie tych elementów infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu. Wykazał jedynie, że do obliczeń przyjmuje pewną jej część, proporcjonalną do zastosowanego wskaźnika, a nie całość. Co jednakże nie wyczerpuje przesłanek określonych w art. 4 ust 1 n) rozporządzenia 2015/909.

Należy przy tym mieć na uwadze, że amortyzacja bilansowa stanowi jedynie rozłożony w czasie zwrot poniesionych nakładów na budowę środka trwałego związany z jego zużyciem i nie jest wprost skorelowana z jego fizycznym zużyciem, a tym bardziej ze zużyciem w wyniku przejazdu pociągu. Tak więc metodologia zastosowana przez Zarządcę w odniesieniu do innych niż droga kolejowa elementów infrastruktury kolejowej w sposób oczywisty nie wpisuje się w przywołany na wstępie motyw rozporządzenia ani też jego treść ujętą w art. 4 ust. 1 n), która dobitnie akcentuje możliwość zaliczenia do kosztów kwalifikowalnych jedynie amortyzacji określonej na podstawie rzeczywistego a nie hipotetycznego zużycia w wyniku przejazdu pociągu.

Należy ponadto wskazać, że w przypadku urządzeń srk i urządzeń trakcyjnych uwzględnienie w kosztach bezpośrednich kosztów amortyzacji wydaje się również dość wątpliwe merytorycznie, gdyż koszty napraw bieżących wynikające ze zużycia lub awarii tych elementów infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu z reguły materializują się w kosztach naprawy i utrzymania tej części infrastruktury. Z kolei zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. f. rozporządzenia 2015/909 kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia nie zalicza się do kosztów kwalifikowalnych.

Podobnie w przypadku pozostałych środków trwałych obejmujących wiadukty, przepusty, perony, przejścia tunele, kładki, wiaty jak również urządzenia techniczne dozоровe, teletechniczne, transportu pionowego, zastosowany do ustalenia kosztów bezpośrednich wskaźnik wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej nie odzwierciedla w żaden empirycznie potwierdzony sposób rzeczywistego ich zużycia w wyniku przejazdu pociągu. Wysoce wątpliwą jest jakakolwiek zależność pomiędzy zużyciem tych elementów infrastruktury a przejazdem pociągu, a jeśli jakaś istnieje, to zapewne jest marginalna. Tym samym w opinii Prezesa UTK, Zarządca nie zmierzył i nie wykazał w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny aby w ten sposób ustalone koszty amortyzacji mogły być ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909.

**Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie Prezesa UTK, koszty amortyzacji urządzeń srk, urządzeń dostarczających energię trakcyjną a w szczególności pozostałych środków trwałych uwzględnione przez Zarządcę w projekcie cennika, we wskazanej przez Zarządcę części nie można zaliczyć do kosztów kwalifikowalnych w rozumieniu rozporządzenia 2015/909.**

Ad. 2

Koszty wynagrodzeń zaliczone do bazy kosztów bezpośrednich obejmują koszty wynagrodzeń pracowników związanych z prowadzeniem ruchu pociągów, utrzymaniem drogi kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym przyporządkowanych organizacyjnie w: Sekcji Inżynierii Ruchu DRI, Sekcji Infrastruktury DII, Sekcji Technicznej DII. Zarządca wyjaśnił zasady alokacji tych kosztów do kosztów bezpośrednich w oparciu o przyjęte wskaźniki oraz przedstawił w piśmie z 26 kwietnia 2024 r. tabelę obrazującą wykonanie kosztów w tych grupach za rok 2023.

Zarządca wyjaśnił ponadto, że dokonując analizy czynności wykonywanych przez pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej w ramach obowiązków służbowych wyłączono z kwalifikacji do zadań związanych z przejazdem pociągu czynności takie jak: wycinka roślinności, usuwanie skutków akcji zima, diagnostyka i badania kontrolne nawierzchni i podtorza kolejowego, konserwacja rozjazdów, torów, oczyszczanie rowów. Natomiast takie czynności jak: naprawa linii kolejowej, wymiana elementów infrastruktury, m. in. podkładów, szyn, rozjazdów i ich części uznano za realizowane jako następstwo przejazdu pociągu. Na wniosek Prezesa UTK, w celu wykazania zasadności alokacji tych kosztów do kosztów bezpośrednich, Zarządca przedstawił w Zał. 2 do pisma z 3 czerwca 2024 r. sposób kalkulacji wskaźnika czynnego zaangażowania pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej, który jednakże budzi pewne wątpliwości co do oceny poszczególnych robót jako wykonywanych bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu.

W opinii Prezesa UTK, w kategorii kosztów wynagrodzeń pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej do ustalenia kosztów bezpośrednich Zarządca przyjął zawyżony wskaźnik efektywnego czasu pracy, gdyż jak wskazują przedstawione w zał. Nr 2 do pisma z 3 czerwca 2024 r. dane, do efektywnego czasu pracy zaliczone zostały takie czynności jak: „nadzór i obsługa samochodu służbowego”, jak również szereg czynności o charakterze diagnostycznym i konserwacyjnym, które nie mają bezpośredniego związku z przejazdem pociągu i które Zarządca

w przedłożonym wyjaśnieniu z 26 kwietnia 2024 r. deklarował, że na etapie analizy czynności pracowników zostały wyłączone z kwalifikacji jako niezależne od ruchu pociągów.

Jak wskazuje art. 4 ust. 1 pkt. a) rozporządzenia 2015/909, Zarządca nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich, kosztów stałych, które Zarządca ponosi nawet w przypadku braku ruchu pociągów a do takich właśnie należałoby zaliczyć koszty wynagrodzeń pracowników ponoszone przez Zarządcę w tej części która nie jest ściśle związana ze skutkami przejazdu pociągu.

Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie Prezesa UTK, **koszty wynagrodzeń pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej, uwzględnione przez Zarządcę w projekcie cennika, we wskazanej przez Zarządcę części nie można zaliczyć do kosztów kwalifikowalnych w rozumieniu rozporządzenia 2015/909.**

Ad. 3

W bazie kosztów bezpośrednich Zarządca ujął także koszty utrzymania maszyn i urządzeń obejmujące trzy kategorie urządzeń tj. urządzenia dozorowe, teletechniczne, transportu pionowego. W złożonych wyjaśnieniach Zarządca wskazał w piśmie z 3 czerwca 2024 r., że jego zdaniem powyższe urządzenia są eksploatowane i zużywają się wyłącznie w związku z realizacją procesu przewozowego, w szczególności na skutek odprawy podróżnych z peronu. Zarazem wskazał, że do kalkulacji kosztów przyjęto część kosztów oszacowaną za pomocą wskaźnika wykorzystania zdolności przepustowej linii nr 250, który szacunkowo określa stopień ich wykorzystania w zależności od natężenia i na skutek wykonywanych przewozów. Ponadto wskazał, że część pozostała jako koszt niekwalifikowany stanowią koszty wynikające z niepełnego wykorzystania środków trwałych, w tym przestojów i gotowości do obsługi pasażerskiej.

Prezes UTK nie uznaje tej argumentacji, gdyż koszty te w sposób oczywisty należą do kategorii kosztów stałych, które Zarządca musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a). W ocenie Prezesa UTK, udzielona przez Zarządcę w tej kwestii wyjaśnienia mają charakter ogólnikowy i wymijający, a nie merytoryczny, wyjaśniający zależność ponoszonych kosztów w następstwie przejazdu pociągu. A zatem Zarządca nie wykazał w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny, że koszty te, we wskazanej przez Zarządcę wysokości, są ponoszone w wyniku przejazdu pociągu i w związku z tym nie mogą być uznane za koszty kwalifikowalne.

Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie Prezesa UTK, **koszty utrzymania maszyn i urządzeń obejmujące trzy kategorie urządzeń tj. urządzenia dozorowe, teletechniczne, transportu pionowego, uwzględnione przez Zarządcę w projekcie cennika, we wskazanej przez Zarządcę części nie można zaliczyć do kosztów kwalifikowalnych w rozumieniu rozporządzenia 2015/909.**

### III. Wnioski

Na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu.

Zgodnie z motywem 8 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909, Zarządca może zaliczyć do bazy kosztowej w celu ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej te koszty, co do których może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu. Katalog kosztów, które nie mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu określa art. 4 rozporządzenia 2015/909.

W opinii Prezesa UTK, w toku prowadzonego postępowania Zarządca nie wykazał dostatecznie, że jego sposób przypisywania kosztów do kosztów kwalifikowalnych jako bezpośrednie spełnia wymogi rozporządzenia 2015/909.

W związku z powyższym, Prezes UTK uznaje, że:

1. Zarządca **naruszył pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909 oraz art. 4 ust. 1 lit. n rozporządzenia 2015/909**, w zakresie ustalenia kosztów amortyzacji, która jest określona na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, wobec niezasadnego włączenia do bazy kosztów bezpośrednich kosztów amortyzacji urządzeń srk, urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz amortyzacji pozostałych środków trwałych, co do których amortyzacja nie została ustalona na podstawie rzeczywistego zużycia w wyniku przejazdu pociągu;
2. Zarządca **naruszył pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909**, w zakresie ustalenia kosztów bezpośrednich wynagrodzeń pracowników związanych z utrzymaniem drogi kolejowej, wobec nierzetelnej weryfikacji czynności opisanych w dziennikach robót, służących do obliczenia średniego efektywnego czasu zaangażowania pracowników i ustalenia na tej podstawie przyjętych do kalkulacji kosztów bezpośrednich kosztów wynagrodzeń ww. pracowników;
3. Zarządca uwzględniając w kosztach bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu koszt utrzymania maszyn i urządzeń dozorowych i teletechnicznych, bez wykazania, że ich praca jest bezpośrednio powiązana z przejazdem pociągu, **naruszył art. 4 ust. 1 lit. i oraz lit. l rozporządzenia 2015/909**, które stanowi,

że zarządca infrastruktury nie uwzględnia kosztów: *informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych oraz kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;*

W związku z powyższym, projekt cennika, przedłożony do zatwierdzenia Prezesowi UTK przez Zarządcę, nie może zostać zatwierdzony ze względu na jego niezgodność z przepisami **art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, § 21 ust. 1 i ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz pkt 8 preambuły, art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 lit. d, art. 4 ust. 1 lit. h, art. 4 ust. 1 lit. i, art. 4 ust. 1 lit. l, art. 4 ust. 1 lit. n oraz art. 4 ust. lit. o rozporządzenia 2015/909.**

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

#### POUCZENIE

Strona niezadowolona z 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. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1550, 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 2023 r. poz. 1144, z późn. zm.), 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. 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 uprawnień 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*