

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.4.2025.RT
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 22 lipca 2025 r.

**w sprawie zatwierdzenia projektu cennika zarządcy infrastruktury kolejowej Województwo Dolnośląskie
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej
opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników,
na rozkład jazdy pociągów 2025/2026.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego¹ (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 kolejowym² (ustawa 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 pociągu³ (rozporządzenie 2015/909) oraz § 21 ust. 1-21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej⁴ (rozporządzenie z 7 kwietnia 2017 r.), po rozpatrzeniu wniosku z 13 marca 2025 r., zmienionego pismem z 24 kwietnia 2025 r.

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika zarządcy infrastruktury kolejowej Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników, na rozkład jazdy pociągów 2025/2026.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 13 marca 2025 r. nr KN.071.1.2025 zarządca infrastruktury kolejowej Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (Zarządca lub DSDiK) złożył za pośrednictwem platformy ePUAP wniosek o zatwierdzenie projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej w rozkładzie jazdy pociągów (rjp) 2025/2026 (Wniosek).

Zarządca dołączył do Wniosku:

- 1) pismo przewodnie z 13 marca 2025 r o przedłożeniu projektu cennika nr KN.071.1.2025;
- 2) projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026;
- 3) pismo z 13 marca 2025 r. informujące o opracowaniu Projektu biznes planu na rok 2025 nr KN.071.2.2025;
- 4) projekt planu biznesowego Zarządcy na rok 2025;
- 5) rachunek zysków i strat według stanu na 31 grudnia 2024 r.;
- 6) zarządzenie nr 58/2024 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 5 grudnia 2024 r. w sprawie zmiany zarządzenia nr 64/2018 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu w sprawie wprowadzenia dokumentacji opisującej politykę rachunkowości obowiązującej w Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu;

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 697 oraz poz. 731.

³ Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., str. 17.

⁴ Dz. U. z 2024 r. poz. 602.

- 7) tabelę zatytułowaną „Zasady ustalania kosztów poniesionych w 2024 r. w odniesieniu do lk. 303, 311, 316, 317, 326 i 341”;
- 8) pełnomocnictwo nr ~~XXXXXXXXXX~~.

Pismem z 3 kwietnia 2025 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2025/2026.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Zarządcę o dołączeniu do materiału dowodowego sprawy:

- 1) uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. – Statut Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei;
- 2) pisma Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017;
- 3) pisma Zarządcy z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11.

Następnie pismem z 9 kwietnia 2025 r. Prezes UTK wezwał Zarządcę, w terminie 14 dni od dnia doręczenia pisma, do:

- 1) wyjaśnienia metodologii, którą Zarządca zastosował w celu identyfikacji i przyporządkowania poszczególnych wartości kosztowych do kategorii kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- 2) wykazania zasadności ujęcia w bazie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami całkowitych kosztów zatrudnienia dyżurnych ruchu;
- 3) przedłożenia zawartej przez Zarządcę umowy „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” wraz z aneksami (jeśli zostały zawarte);
- 4) przedstawienia wysokości oraz sposobu rozdysponowania otrzymanego w roku 2024 dofinansowania działalności Zarządcy, a także wartości i planowanego sposobu wykorzystania przyznanego dofinansowania na rok 2025 i 2026;
- 5) przedłożenia wersji edytowalnej dokumentu „Tabela koszty i przychody za rok 2024” oraz uzupełnienia oznaczenia kont lub paragrafów klasyfikacji budżetowej;
- 6) przedłożenia dokumentu zawierającego korektę sprawozdania z wykorzystania środków dotacji budżetu państwa w roku 2024 r. w ramach programu wieloletniego p.n. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” o którym mowa w pkt 3 pisma Zarządcy z dnia 13 marca 2025 r. nr KN.071.1.2025;
- 7) przedłożenia sprawozdań z wykonania planu wydatków i dochodów budżetowych Rb-28 / Rb-28 za rok 2024.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 9 kwietnia 2025 r. Zarządca przedłożył:

- 1) pismo przewodnie z 24 kwietnia 2025 r. nr KN.071.2.2025 zawierające wyjaśnienia dotyczące przyporządkowania poszczególnych rodzajów kosztów do kategorii kosztów bezpośrednich;
- 2) umowę na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” wraz z załącznikiem nr 13 („Roczne rozliczenie dotacji”), z aneksem nr 1 oraz załącznikiem nr 3 do aneksu nr 1;
- 3) skorygowany dokument zatytułowany „Zasady ustalania kosztów poniesionych w 2024 r. w odniesieniu do lk. 303, 311, 316, 317, 326 i 341” w wersji .pdf i .xlsx;
- 4) dokument zatytułowany „Planowanie zadań zarządcy na 2026 r.”;
- 5) sprawozdania z wykonania planu dochodów oraz wydatków budżetowych na formularzach RB-27S oraz Rb-28S;
- 6) dokument z 27 lutego 2025 r. zatytułowany „Korekta sprawozdania z wykorzystania środków dotacji budżetu państwa w roku 2024 w ramach programu wieloletniego p.n.: „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”;
- 7) pismo Zarządcy z 22 stycznia 2025 r. nr KK.071.1.2025.1, dotyczące umowy na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”;
- 9) skorygowany projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026.

Pismem z 12 maja 2025 r. Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o nowym terminie wydania decyzji w postępowaniu, który miał upłynąć 23 lipca 2025 r., w związku ze złożeniem przez Zarządcę zmienionego projektu cennika.

Pismem z 29 maja 2025 r. nr KN.071.3.2025.MW Zarządca poinformował Prezesa UTK o niestosowaniu przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym w odniesieniu do linii kolejowych nr 308 odcinek Jelenia Góra – Mysłakowice oraz nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz.

Pismem z 27 czerwca 2025 r. Prezes UTK ponownie wezwał Zarządcę do:

- 1) przedstawienia pogłębionego wyjaśnienia zasad rozliczania kosztów usług prowadzenia ruchu kolejowego świadczonych na rzecz Zarządcy przez PKP PLK S.A. (w tym kopii umowy z PKP PLK S.A. na rjp 2023/2024);
- 2) wskazania zasadności uwzględniania w kosztach bezpośrednich (tj. wykazania związku przyczynowego z przejazdem pociągu) następujących pozycji kosztowych:
 - a. opracowania rozkładu jazdy pociągu, aktualizacji rozkładów jazdy, zakupu papieru do drukowania rozkładu jazdy, zakupu plotera niezbędnego do drukowania rozkładów jazdy, zakupu nowych gablot informacyjnych;
 - b. zakupu nowych szyn wraz z dostawą, które są wydatkiem, ale nie są kosztem;
 - c. komunikacji zastępczej;
- 3) wyjaśnienia, dlaczego koszty utrzymania i remontów uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w wysokości 2 812 732 zł są wyższe niż wskazane w tej samej kategorii (jedynie 1 599 776 zł) koszty utrzymania i remontów infrastruktury przedstawione w rozliczeniu dotacji jako sfinansowane z innych źródeł niż otrzymana dotacja;
- 4) wyjaśnienia zasadności umieszczenia współczynnika różnicującego średnią stawkę zależną od masy pociągu, o wartości jeden, w przedziale mas $0 < m \leq 100$ ton, podczas gdy średnia masa pociągu wynosi 104,35 ton oraz ewentualnego rozważenia przyjęcia mniejszych przedziałów masy brutto pociągu, adekwatnie do rozkładu wielkości pracy eksploatacyjnej.

Zarządca w odpowiedzi na powyższe wezwanie Prezesa UTK przedłożył:

- 1) pismo przewodnie z 3 lipca 2025 r. nr KN.071.3.2025, zawierające dalsze wyjaśnienia dotyczące klasyfikowania poszczególnych kategorii kosztowych jako kosztów bezpośrednich;
- 2) skorygowany projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu obowiązującego w ramach rozkładu jazdy pociągów 2025/2026;
- 3) umowy na świadczenie usług polegających na prowadzeniu ruchu kolejowego na liniach nr 303, 311, 316, 317, 326 i 341.

Pismem z 8 lipca 2025 r. Prezes UTK wezwał Zarządcę do przedłożenia:

- 1) zestawienia kosztów poniesionych przez Zarządcę w roku finansowym 2024 z tytułu realizacji umów na prowadzenie ruchu kolejowego zawartych z PKP PLK S.A. wskazując elementy kalkulacyjne wynagrodzenia wykonawcy określone w par. 4 tj. liczbę pociągów oraz umowną stawkę;
- 2) wskazania zapisów Polityki rachunkowości Zarządcy, na podstawie których Zarządca ujmuje wydatki na zakup szyn jednorazowo jako koszty bieżące w ciężar kosztów roku obrachunkowego;
- 3) zestawienia poniesionych w roku 2024 kosztów budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów dla poszczególnych linii kolejowych.

Z przedłożonych przez Zarządcę dokumentów (Zakładowy plan kont) wynika, że jednostka prowadzi ewidencję pozabilansowa kosztów wg. linii kolejowych – konto 501 („Koszty budowy linii kolejowych”), konto 502 („Koszty utrzymania linii kolejowych”), konto 503 („Koszty prowadzenia ruchu pociągów”), konto 504 („Koszty administracji”), konto 505 („Koszty pozostałe linii kolejowych”).

W odpowiedzi na wezwanie Zarządca przedłożył pismo z 10 lipca 2025 r. nr KN.071.3.2025 wraz z załącznikami zawierającymi zestawienia obrotów i sald kont księgowych prowadzonych w celu ewidencjonowania kosztów budowy, utrzymania, administracji, prowadzenia ruchu oraz pozostałych kosztów dla poszczególnych linii kolejowych nr 311, 326, 341, 303, 316 oraz 317.

Stan prawny:

Przedmiotem postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 13 marca 2025 r. (znak: KN.071.1.2025, dalej jako: Wniosek) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej w rjp 2025/2026.

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 kolejowego⁵ (dyrektywa 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 traktacji pociągu.

⁵ Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.

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 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.

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/poekm 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/poekm 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 ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;

- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

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 częściowych 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 częściowych 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:

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 publicznych⁶ (ustawa 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 sprawy Statutu Zarządcy (§7 ust. 2 Statutu) wynika, że DSDiK wykonuje z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego w zakresie:

1. budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej;
2. prowadzenia ruchu pociągów na liniach kolejowych;
3. utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
4. udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych;
5. zarządzania nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim, DSDiK jako 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 decyzji z Zarządcą została zawarta ww. umowa (1 stycznia 2024 r.). Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Zgodnie z przyjętą w DSDiK polityką rachunkowości, którego integralną część stanowi Plan kont określony w załączniku nr 2 do Zarządzenia nr 28/2022 Dyrektora DSDiK z 9 czerwca 2022 r., Zarządca prowadzi wyodrębnioną analitykę kosztów (konta pozabilansowe) związanych z jego działalnością kolejową.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2025/2026. Następnie w związku z modyfikacją projektu cennika przedłożoną 24 kwietnia 2025 r. Zarządca zaktualizował regulamin zamieszczony na stronie internetowej, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 1530.

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 2025/2026.

I. Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

1. Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Projekt cennika dotyczy sześciu odcinków linii kolejowych normalnotorowych o łącznej długości 61,47 km zarządzanych przez DSDiK. Charakterystykę ich głównych parametrów przedstawia poniższa tabela:

Nr linii	Trasa	km od	do km	Długość odcinków lk. w zarządzie DSDiK	Śrd. dobowe natężenie ruchu	Śrd. dob. nat. ruchu / km	Dop. prędkość tech.	Nacisk osi
Linia 303	Duninów – Chocianów	7,880	10,970	3,09	15,28	4,42	100,00	196,00
Linia 311	Szklarska P. – Granica Państwa	29,844	43,138	13,294	15,67	1,18	50,00	196,00
Linia 316	Chojnów – Rokitki	21,832	26,755	4,923	20,40	3,36	80,00	196,00
Linia 317	Gryfów Śląski – Świeradów Z.	0,668	16,544	15,876	17,51	1,10	80,00	196,00
Linia 326	Wrocław Zakrzów – Trzebnica	1,260	19,903	18,643	28,25	1,53	100,00	200,00
Linia 341	Bielawa Zach. – Dzierżoniów Śl.	-0,530	5,118	5,648	22,52	4,47	800,00	200,00
				61,474				

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

2. 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.

Tym samym, dokonując podziału zarządzanej linii kolejowej na jedną kategorię, Zarządca przyjął, że ich parametry eksploatacyjne, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów, są podobne.

Powyższe założenie nie znajduje odzwierciedlenia w rzeczywistych kosztach ponoszonych w zakresie utrzymania i remontów.

3. Przedziały mas brutto pociągów

Zarządca ustalił sześć równych przedziałów mas brutto pociągów co 100 ton. Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto są następujące: $0 < m \leq 100$, $100 < m \leq 200$, $200 < m \leq 300$, $300 < m \leq 400$, $400 < m \leq 500$, $500 < m \leq 600$.

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.

4. Praca eksploatacyjna

Wielkość pracy eksploatacyjnej planowanej na rjp 2025/2026 Zarządca wyliczył w oparciu o wykonania w rjp 2024/2025 z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej obliczonego zgodnie z § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. Obliczony współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej wyniósł 0,98, a planowana praca eksploatacyjna na rjp 2025/2026 wyniosła 471 966,59 pockm.

Przedział masy brutto pociągu (t)	Praca ekspl. Wykonana w rjp 2023/2024 (pockm)	Praca ekspl. planowana na rjp 2025/2026 (pockm)
0<m≤100	239 403,84	234 615,75
100<m≤200	242 120,85	237 278,43
200<m≤300	18,47	18,10
300<m≤400	55,41	54,30
400<m≤500	0	0
500<m≤600	0	0
Razem	481 598,56	471 966,59

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 Zarządca wskazał, że przyjął, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., koszty bezpośrednie, o których mowa w rozporządzeniu 2015/909.

Koszty bezpośrednie Zarządca ustalił, stosownie do art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 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 niekwalifikowalnymi. Zarządca także wskazał, że wielkość kosztów niekwalifikowalnych ustalił zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Wysokość kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową poniesionych przez Zarządcę w 2024 r. w celu zapewnienia minimalnego pakietu dostępu, w tym koszty bezpośrednie oraz ich planowaną wartość na rjp 2025/2026 Zarządca obliczył zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. Obliczone w ten sposób wartości Zarządca przedstawił jak w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w 2024 r. (zł netto)	Planowane koszty na rjp 2025/2026 (zł netto) *
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu	25 492 238,24	26 808 016,74
Koszty bezpośrednie	4 510 449,79	4 742 697,92
Koszty niekwalifikowalne	20 984 788,47	22 065 318,84

* Wielkość planowanych kosztów Zarządca ustalił w oparciu o współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej (0,995) oraz wskaźniki inflacji na rok 2025 i 2026 (103,1% i 102,5%).

Z dołączonych przez Zarządcę do projektu cennika dodatkowo danych (źródło: Tabela kosztów poniesionych w 2024 r.) wynika, że:

- koszty ogółem poniesione przez Zarządcę w 2024 r. wraz z amortyzacją środków trwałych związanych z ruchem pociągów w kwocie 5 643 803 zł wyniosły 25 492 238,24 zł;
- we wskazanych w tabeli kosztach niekwalifikowalnych Zarządca ujął zarówno koszty nie związane z ruchem pociągów w kwocie 493 133 zł, jak również koszty pośrednie związane z ruchem pociągów w kwocie 20 491 655 zł (licząc wraz z amortyzacją);

- z powyższego wynika, że koszty związane z ruchem pociągów wyniosły 25 002 105 zł i obejmują amortyzację w kwocie 5 643 803 zł, koszty prowadzenia ruchu kolejowego w kwocie 1 697 718 zł oraz koszty utrzymania i remontów w kwocie 17 660 583 zł;
- koszty bezpośrednie wskazane w tabeli w wysokości 4 510 449,79 zł obejmują: koszty prowadzenia ruchu kolejowego w kwocie 1 697 718 zł oraz koszty utrzymania i remontów infrastruktury w kwocie 2 812 732 zł.

Zgodnie z oświadczeniem Zarządcy kwota dofinansowania z budżetu państwa ujęta w kosztach ogółem wyniosła 5 152 181,53 zł (źródło: pismo z 13 marca 2025 r.).

Niezależnie od powyższego, w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 8 lipca 2025 r. Zarządca przedstawił zestawienia obrotów i sald ksiąg pomocniczych prowadzonych dla poszczególnych linii kolejowych w podziale na: koszty budowy (501), koszty utrzymania (502), koszty prowadzenia ruchu kolejowego (503), koszty administracji (504) i koszty pozostałe (505).

Zestawienie poniesionych kosztów przedstawia poniższa tabela. Wartości przedstawione w tabeli obrazują koszty netto ustalone na podstawie salda obrotów kont Wn i Ma odpowiednich kont. Z opisów poszczególnych transakcji wynika, że liczby te zawierają także kwoty finansowane z dotacji z budżetu państwa.

Linia nr	501	502	503	504	505	Razem
	k. budowy	k. utrzymania	k. prowadzenia ruchu	k. administracyjne	pozostałe koszty	
303*	222 889	646 750	125 324	192 550	52 145	1 239 658
311*		3 490 650	143 911	87 752	19 126	3 741 439
316		584 343	167 867	37 684	9 930	799 824
317*	2 020 000	2 511 850	270 532	16 377	10 854	4 829 613
326		9 751 878	677 638	75 174	3 877	10 508 567
341		1 087 972	316 153	22 471	2 439	1 429 035
Razem	2 242 889	18 073 443	1 701 425	432 008	98 371	22 548 136

* Linie z dofinansowaniem z BP

Z danych ustalonych na podstawie prowadzonej przez Zarządcę ewidencji księgowej dla linii kolejowych ujętych w projekcie cennika, wynika, że:

- w prowadzonej ewidencji nie są ujmowane koszty amortyzacji;
- całości kosztów zaewidencjonowanych przez Zarządcę w roku 2024 (bez amortyzacji) wyniosła 22 548 136 zł, w tym koszty administracyjne w kwocie 432 008 zł, koszty pozostałe w kwocie 98 371 zł oraz koszty budowy w kwocie 2 242 889 zł;
- zatem suma kosztów które mogą stanowić podstawę do obliczenia kosztów bezpośrednich obejmujących koszty utrzymania i remontów oraz prowadzenia ruchu kolejowego wyniosła 19 774 868 zł;
- koszty ponoszone przez Zarządcę na zarządzanie poszczególnymi odcinkami linii kolejowych są wyraźnie zróżnicowane, przy czym prawie połowa kosztów dotyczy lk. nr 326;
- główną determinantą stanowią koszty utrzymania i remontów, które w przypadku lk. nr 326 są szczególnie wysokie, bo stanowią 54% kosztów utrzymania wszystkich sześciu odcinków linii (koszty te obejmują m. in. koszty wymiany szyn, usuwania „wychłapek”, mechanicznego podbijania torów);
- także koszty prowadzenia ruchu kolejowego dla lk. nr 326 są znacząco wyższe niż w przypadku pozostałych linii (z uwagi na obciążenie jej kosztami komunikacji zastępczej).

III. Charakterystyka kosztów dotyczących zarządzanych odcinków linii kolejowych nr 303, 311, 316, 317, 326 i 341 uznanych przez Zarządcę za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK Zarządca szczegółowo wyjaśnił jakie rodzaje kosztów poniesionych na utrzymanie czynnych linii kolejowych uznał jako bezpośrednio stanowiące rezultat przejazdu pociągu (łącznie w kwocie 4 510 449,79 zł) zaliczając do nich następujące koszty:

L.p.	Rodzaj kosztu	Wartość netto zł
a.	prowadzenie ruchu kolejowego	1 109 504,73 zł
b.	opracowanie rjp	1 185,55 zł
c.	obchody infrastruktury kolejowej	266 610,57 zł
d.	bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej (15% całości kosztów)	703 765,31 zł
e.	usuwanie tzw. „wychłapek”	129 000,00 zł
f.	Mechaniczne podbicie torów	125 000,00 zł
g.	utrzymanie urządzeń SSP (30% całości kosztów)	449 212,34 zł
h.	aktualizacja rozkładów jazdy	15 826,26 zł
i.	zakup papieru do drukowania rozkładów jazdy	831,01 zł
j.	zakup plotera do drukowania rozkładów jazdy	9 140,75 zł
k.	zakup nowych szyn	968 442,52 zł
l.	zakup nowych gablot informacyjnych	76 607,32 zł
m.	komunikacja zastępcza	587 027,96 zł
n.	Zmienne zakupu energii elektrycznej dla urządzeń SSP	68 313,46 zł
	RAZEM	4 510 449,78 zł

Przedstawione przez Zarządcę kwoty oraz wyjaśnienia poddano weryfikacji w odniesieniu do zasad określonych przepisami rozporządzenia 2015/909, w wyniku której stwierdzono, co następuje.

Weryfikacja kosztów bezpośrednich:

Kluczowym dokumentem stanowiącym punkt odniesienia do weryfikacji kosztów bezpośrednich jest rozporządzenie 2015/909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu. Do powyższego rozporządzenia odwołują się przepisy ustawy o transporcie kolejowym (art. 33 ust. 6), jak i przepisy, wydane na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r (art. 21 ust. 26), razem tworząc ramy regulacyjne do oceny projektu cennika Zarządcy.

Rozporządzenie 2015/909 zawiera zbiór zasad i motywów określających sposób zastosowania przyjętej w dyrektywie 2012/34 koncepcji „kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku przejazdu pociągu”, co do której stosowania zobowiązały się państwa członkowskie UE. Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem unijnym, przepisy rozporządzenia stosuje się wprost i bezpośrednio, co potwierdzają także krajowe przepisy (ustawa o transporcie kolejowym oraz rozporządzenie z 7 kwietnia 2017 r.).

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 jedynie 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.

Z kolei w motywie 1, wskazano, że „do celów obliczania kosztów bezpośrednich można uwzględniać potrzebę prowadzenia remontów lub utrzymania wynikającą z bardziej intensywnego korzystania z sieci, pod warunkiem, że uwzględnione zostaną jedynie koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu”.

Podsumowując, koszty bezpośrednie, w rozumieniu unijnego prawodawstwa, do którego odwołują się również polskie przepisy, są to koszty, które oprócz tego, że są związane ze świadczeniem/zapewnieniem minimalnego pakietu usług dostępu do infrastruktury, to również zmieniają się w zależności od natężenia ruchu kolejowego.

Jak wskazuje motyw 70 dyrektywy 2012/34, każdy system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej winien pozwalać na ruch/przejazd, który przynajmniej może pokryć dodatkowe koszty związane z korzystaniem z sieci. Zarazem wskazuje się, że opłaty ponoszone z tytułu przejazdu pociągu / spowodowane przejazdem pociągu, nie powinny prowadzić do uzyskania przez Zarządcę zysku ani straty.

W odniesieniu do przedstawionej w ten sposób jak wskazano powyżej doktryny kosztów bezpośrednich, należy wskazać, że nie wszystkie koszty przyjęte przez Zarządcę do projektu cennika mogą być uznane za zgodne z przepisami prawa.

Analiza poszczególnych rodzajów kosztów (wymienionych w tabeli powyżej):

Ad. a.

Z przedstawionych przez Zarządcę wyjaśnień oraz przedłożonych dokumentów (w tym zapisów umów pomiędzy Zarządcą a PKP PLK na świadczenie usług zarządzania ruchem kolejowym) wynika, że Zarządca nie ponosi kosztów stałych związanych z zatrudnieniem pracowników, zaś wynagrodzenie umowne wykonawcy zostało ustalone jako iloczyn umownej stawki oraz liczby odprawianych pociągów. Z powyższego wynika, że koszty ponoszone przez Zarządcę z tego tytułu są wprost zależne od intensywności ruchu pociągów. Zatem można przyjąć, że co do zasady tak ukształtowane koszty spełniają warunek określony w rozporządzeniu 2015/909, jednakże istnieją też wątpliwości co do zakresu świadczonych usług, które wydają się wykraczać poza czynności prowadzenia ruchu kolejowego.

Jak wskazano w ust. 1 lit. c Załącznika II do dyrektywy 2012/34 – pakiet usług, które mają być świadczone na rzecz przewoźników, o których mowa w art. 13 obejmuje „prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów”.

Z treści przedłożonych przez Zarządcę umów wynika, że oprócz czynności prowadzenia ruchu kolejowego przez dyżurnego ruchu na stacji kolejowej wynagrodzenie umowne Wykonawcy obejmuje również czynności nie związane stricte z prowadzeniem ruchu kolejowego takiej jak prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej (w tym: książka kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennik oględzin rozjazdów, książka obostrzeń doraźnych, dziennik telefoniczny, dziennik ruchu), wymianę informacji o zdarzeniach, udzielanie wyjaśnień dotyczących realizacji zadań a także przeniesienie na wykonawcę ryzyka związanego z nieprawidłowym świadczeniem usług.

Powyższe wskazuje, że niecały koszt świadczenia usług stanowi koszt bezpośredni w rozumieniu rozporządzenia 2015/909. Zastrzeżenia Prezesa UTK budzi również znacząco wyższa stawka umowna, występująca w umowie dla lk. 341.

W ocenie Prezesa UTK, Zarządca winien w sposób wiarygodny oszacować części kosztów nie związanych ściśle z prowadzeniem ruchu i pomniejszyć o tą wartość bazę kosztów bezpośrednich przyjmowaną do obliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Ad. b.

Ujęte przez Zarządcę koszty opracowania rjp, niewątpliwie należą do pakietu usług minimalnego dostępu, które mają być świadczone na rzecz przewoźników zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2012/34.

W ocenie Prezesa UTK koszty te należy uznać za koszty personelu niezbędnego do przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy o których mowa w art. 3 ust. 4 lit. d rozporządzenia 2015/909, i są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu. Zatem co do zasady można je uznać za koszt bezpośredni w rozumieniu rozporządzenia 2015/909.

Ad. c.

Koszty obchodów infrastruktury kolejowej obejmujące stały nadzór torów, podtorza, rozjazdów, podsypki, obiektów inżynierskich i przejazdów oraz usuwania awarii w uzasadnionych sytuacjach względami eksploatacyjnymi niewątpliwie dotyczą usług minimalnego pakietu dostępu, jednakże koszty tego rodzaju nie różnią się wprost w zależności od natężenia ruchu pociągów. Z przedstawionej dokumentacji księgowej wynika, że są to koszty stałe jakie zarządca ponosi co miesiąc niezależnie od wielkości prowadzonego ruchu. Przyjęcie ich przez Zarządcę do kosztów bezpośrednich w 100% wartości zakupionych usług jest więc niezasadne, gdyż narusza art. 4 ust. 1 lit. O rozporządzenia 2015/909. Zasadnym byłoby ustalenie jaka część ponoszonych kosztów z tego tytułu jest zależna od natężenia ruchu pociągów. Różnice w natężeniu ruchu pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowych zarządzanych DSDiK są widoczne i mogą być do tego celu wykorzystane.

Ad. d.

Zadanie bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej Zarządca realizuje poprzez zakup usług od zewnętrznych wykonawców, opłacanych w formie stałego miesięcznego ryczałtu. W ramach zawartych umów wykonawcy zobowiązani

są do: wymiany pojedynczych podkładów, naprawy pękniętej szyny, wymiany wadliwych szyn, uzupełniania podsypki, poprawy szerokości toru, usuwania „wychłapek”, poprawy prześwitu toru, naprawy cząstkowej podtorza, wymiany uszkodzonych lub uzupełniania brakujących elementów toru, czyszczenia przestrzeni między prowadnicą a szyną, a także odśnieżanie torów mechanicznym sprzętem.

Jednakże, do bazy kosztów bezpośrednich Zarządca przyjął jedynie 15% wartości zawartych umów jako odpowiadający kosztom wynikającym bezpośrednio z przejazdu pociągu. Przyjęty wskaźnik Zarządca oparł na opinii Wykonawcy świadczącego te usługi.

W ocenie Prezesa UTK przyjęte przez Zarządcę założenie co do wielkości wskaźnika kosztów bezpośrednich ponoszonych z tytułu bieżącego utrzymania infrastruktury (choć nie została udokumentowana), koresponduje z unijnymi zasadami ustalania kosztów bezpośrednich i jako taką należy uznać, za akceptowalną. W powyższej ocenie wzięto pod uwagę treść art. 7 ust. 1 rozporządzenia 2015/909, która sugeruje 15% udział kosztów bezpośrednich w kosztach utrzymania i remontów, za racjonalny, nie wymagający ze strony organu regulacyjnego, pogłębionej weryfikacji.

Ad. e.

Zarządca zaliczył do bazy kosztów bezpośrednich 100% wartości usług usuwania tzw. „wychłapek” na linii 326 (koszt występuje jedynie na tej linii). Z kolei, z wyjaśnień Zarządcy wynika również, że usuwanie „wychłapek” jest objęte bieżącą umową na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Zatem przyjęcie w całości kosztów usuwania „wychłapek” na jednej wskazanej linii kolejowej nie znajduje uzasadnienia i jest w sprzeczności z przyjętą wcześniej przez Zarządcę zasadą zaliczenia do kosztów bezpośrednich jedynie 15% kosztów tego rodzaju.

W ocenie Prezesa UTK ten koszt winien być ujęty w sposób podobny jak koszty bieżącego utrzymania infrastruktury.

Ad. f.

Zarządca zaliczył do bazy kosztów bezpośrednich 100% wartości usług mechanicznego podbicia torów na linii 326. W ocenie Prezesa UTK nie można wiarygodnie przyjąć, że koszty tego rodzaju w całości pozostają w bezpośrednim związku z natężeniem ruchu pociągów. W istocie tego rodzaju usługa nie różni się istotnie od innych czynności bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, co do kosztów, których Zarządca stosuje wskaźnik 15% udziału kosztów bezpośrednich.

W ocenie Prezesa UTK ten koszt winien być ujęty identycznie jak koszty bieżącego utrzymania infrastruktury.

Ad. g.

Zadanie utrzymania urządzeń SSP Zarządca realizuje poprzez zakup usług od zewnętrznych wykonawców, opłacanej w formie stałego miesięcznego ryczałtu. W ramach zawartych umów wykonawcy są zobowiązani m. in. do utrzymania i konserwacji oraz naprawy bieżącej urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Jednakże do bazy kosztów bezpośrednich Zarządca przyjął część, tj. 30% wartości zawartych umów na utrzymanie.

W ocenie Prezesa UTK urządzenia SSP należą do infrastruktury punktowej, o której mowa w art. 3 ust. 4 lit. b rozporządzenia 2015/909, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu, zaś przyjęte przez Zarządcę założenie co do udziału kosztów bezpośrednich w wysokości 30%, koresponduje z unijnymi zasadami ustalania kosztów bezpośrednich oraz międzynarodowymi badaniami, w tym zakresie i jako takie można je uznać za akceptowalne.

Ad. h., i., j.

Do bazy kosztów bezpośrednich Zarządca zaliczył koszty usług aktualizacji rozkładów jazdy w wersji papierowej, zakupu papieru niezbędnego do drukowania rozkładów jazdy, zakupu plotera niezbędnego do drukowania rozkładów jazdy.

W ocenie Prezesa UTK wskazane wyżej koszty nie są kosztami w jakikolwiek sposób związanymi z natężeniem ruchu pociągów, występują jednorazowo i stanowią koszty stałe związane z udostępnianiem infrastruktury o których mowa w art. 4 ust 1. lit. a rozporządzenia 2015/909, zatem nie powinny być wliczone do kosztów bezpośrednich.

Ad. k.

Zarządca do kosztów bezpośrednich zaliczył koszt zakupu 118 szt. nowych szyn, które według oświadczenia Zarządcy zostały przekazane do wymiany w trakcie prowadzonych na linii 326 prac remontowo-utrzymawczych oraz usuwania skutków powodzi. Według Zarządcy poniesiony koszt stanowi koszt bezpośredni związany z natężeniem przewozów kolejowych. Zarządca wyjaśnił także, że według niego zakupione tory nie spełniają wszystkich wymogów definicji środka trwałego i w związku z tym zakup ten został zaewidencjonowany jednorazowo w koszty 2024 r.

W opinii Prezesa UTK, nie można zgodzić się z przyjętym przez Zarządcę podejściem do kwalifikacji kosztów wymiany szyn w całości jako kosztów bezpośrednich. Po pierwsze, Zarządca sam wskazał, że wymiana szyn (przynajmniej w jakiejś części) była związana z usuwaniem skutków powodzi – a więc ich zużycie nastąpiło nie na skutek intensywności

prowadzonego ruchu kolejowego. Po drugie, przyjęcie do bazy kosztów bezpośrednich całości kosztów wymiany ponad 3,5 km długości szyn oznaczałoby w istocie przyjęcie założenia, że koszt ten będzie powtarzał się w kolejnym i każdym następnym roku obowiązywania cennika, jako swego rodzaju emanacja ich zużycia wskutek natężenia ruchu pociągów. O ile nawet wymiana szyn w tej skali w każdym kolejnym roku może być uzasadniona względami bezpieczeństwa, to z pewnością nie można uznać, że jej zakres (a więc i koszt) odpowiada ich zużyciu bezpośrednio w skutek przejazdu pociągów. Zarządca nie przedstawił w tym względzie żadnych weryfikowalnych dowodów. Rozporządzenie 2015/909 nie pozostawia w tym względzie wątpliwości – art. 4 ust. 1. lit. o wskazuje, że część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, zalicza się do kosztów niekwalifikowalnych.

Ad. l.

Zarządca zaliczył do kosztów bezpośrednich cały koszt zakupu 9 gablot informacyjnych na wyposażenie przystanków kolejowych linii 326, 311 i 317.

W opinii Prezesa UTK, jest to koszt stały, związany z udostępnianiem odcinka linii o których mowa w art. 4 ust. 1. lit. a rozporządzenia 2015/909, który zarządca ponosi nawet w przypadku braku ruchu pociągów a nadto nie jest to koszt, który w jakikolwiek sposób zmienia się wraz z jego natężeniem. Tym samym koszt ten nie może być uznany za koszt bezpośredni w rozumieniu rozporządzenia 2015/909. Nadmienić należy również, że gabloty jako przeznaczone do publikacji rozkładów jazdy pociągów oraz informacji przewoźników mogą być odpłatnie udostępniane przewoźnikom na ustalonych przez Zarządcę zasadach.

Ad. m.

Jak wyjaśnił Zarządca autobusowa komunikacja zastępcza została wprowadzona na liniach nr 326 i 317 w związku z powodzią, usuwaniem skutków powodzi oraz remontem linii.

W opinii Prezesa UTK koszty tego rodzaju wypełniają przesłanki art. 4 ust. 1 lit. j rozporządzenia 2015/909 – gdyż dotyczą kosztów poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów - zaistniałych wskutek powodzi. W związku z powyższym koszty te należy uznać w całości za koszty niekwalifikowalne.

Ad. n.

Zarządca przypisał do kosztów bezpośrednich koszty zmienne energii elektrycznej zużywanej na potrzeby zapewnienia działania sygnalizacji świetlnej oraz SSP.

W opinii Prezesa UTK, koszt ten, który Zarządca ponosi w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego jest uzasadniony, a koszt zmienny energii związany wprost z przejazdem pociągu, zatem ujęcie go w kosztach bezpośrednich nie budzi zastrzeżeń.

Podsumowanie

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.

Zgodnie z motywem 1 rozporządzenia 2015/909 „do celów obliczania kosztów bezpośrednich można uwzględniać potrzebę prowadzenia remontów lub utrzymania wynikającą z bardziej intensywnego korzystania z sieci, pod warunkiem, że uwzględnione zostaną jedynie koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu”.

Katalog kosztów, które w szczególności nie mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu określa art. 4 rozporządzenia 2015/909.

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

Prezes UTK kwestionuje zasadność zaliczenia do kosztów bezpośrednich, następujących pozycji:

- 1) części kosztów usług prowadzenia ruchu kolejowego świadczonych przez PKP PLK S.A. (poz. a) i przyjętych przez Zarządcę w całości jako bezpośrednie, gdyż zawierają część kosztów stałych, niekwalifikowalnych, o których mowa w art. 4 ust. 1. lit. a rozporządzenia 2015/909, tj. kosztów które Zarządca musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) części kosztów obchodów infrastruktury kolejowej (poz. c), usuwania „wylapek” (poz. e), mechanicznego podbijania torów (poz. f), przyjętych w całości przez Zarządcę jako bezpośrednie, gdyż zawierają część kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, o których mowa

- w art. 4 ust. 1. lit. o rozporządzenia 2015/909, tj. kosztów utrzymania infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 3) całości kosztów usług aktualizacji rozkładów jazdy w wersji papierowej, zakupu papieru niezbędnego do drukowania rozkładów jazdy, zakupu plotera niezbędnego do drukowania rozkładów jazdy (pozycje h, i, j), gdyż stanowią koszty stałe związane z udostępnianiem infrastruktury o których mowa w art. 4 ust. 1. lit. a rozporządzenia 2015/909, zatem nie powinny być wliczone do kosztów bezpośrednich;
 - 4) części kosztów wymiany szyn (poz. k), gdyż w sposób w jaki zostały przyjęte do ewidencji księgowej jako część kosztów utrzymania i remontów (tj. w całości w koszty bieżące a nie jako amortyzacja), nie są w całości bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, a zatem zgodnie z art. 4 ust. 1. lit. o rozporządzenia 2015/909 w części należą do kosztów niekwalifikowalnych;
 - 5) całość kosztów zakupu gablot informacyjnych na wyposażenie przystanków kolejowych linii 326, 311 i 317 (poz. l.) gdyż jest to koszt stały, związany z udostępnianiem odcinka linii o których mowa w art. 4 ust. 1. lit. a rozporządzenia 2015/909, który zarządca ponosi nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
 - 6) całość kosztów autobusowej komunikacji zastępczej, która została wprowadzona na liniach nr 326 i 317 (poz. m.), gdyż koszty te zostały poniesione w związku z usuwaniem skutków powodzi oraz remontem linii, a zatem zgodnie z art. 4 ust. 1. lit. j rozporządzenia 2015/909 dotyczą kosztów poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów - zaistniałych wskutek powodzi, i należą do kosztów niekwalifikowalnych.

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, projekt cennika, przedłożony do zatwierdzenia Prezesowi UTK przez Zarządcę, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującej kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników, na rjp 2025/2026 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 art. 4 ust. 1 lit. a, lit. j. i lit. o. rozporządzenia 2015/909.

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

Zalecenia

W zgodzie z art. 8 rozporządzenia 2015/909 Prezes UTK zaleca, aby Zarządca poddał przeglądowi stosowaną praktykę ustalania kosztów bezpośrednich w celu lepszego zrozumienia przyczynowości kosztów m. in. zgodnie z najlepszymi praktykami międzynarodowymi w tym zakresie.

Zgodnie z deklarowanym przez Zarządcę sposobem ustalania kosztów bezpośrednich (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.

Powyższe nie znajduje jednak pełnego potwierdzenia w zaobserwowanej praktyce ewidencji kosztów na kontach pozabilansowych 501, 502, 503, 504, 505, gdzie koszty, owszem są bardzo rzetelnie ewidencjonowane i opisane, także ze wskazaniem źródła finansowania, jednakże bez odniesienia do przepisów rozporządzenia 2015/909.

Metodologia, którą przyjął Zarządca nie odpowiada wymaganiom współczesnego rynku. Jest jedynie deklaracyjnym powieleniem obowiązujących przepisów i w żaden sposób nie określa zasad jakie winny być stosowane w jednostce w celu odwzorowania koncepcji kosztów bezpośrednich, biorąc pod uwagę specyfikę funkcjonowania jednostki jak również specyfikę zarządzanej infrastruktury kolejowej.

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 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 cywilnego⁷ (k.p.c.). Postępowanie w sprawie odwołania od 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 cywilnych⁸ (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 cywilnych⁹. 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*

⁷ Dz. U. z 2020 poz. 2320, z 2024 r. poz. 863., poz. 1222 i poz. 1568 oraz z 2025 r. poz. 620.

⁸ Dz. U. z 2024 r. poz. 959 i 1237 oraz z 2025 r. poz. 769

⁹ Dz. U. z 2023 r. poz. 923.