

DECYZJA NR DRR-WLKD.730.4.2022.JP PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 27 lipca 2022 r.

w sprawie projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 6, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3, 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 i § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), 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 8 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.22) w sprawie „Projekt cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023”, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, skorygowanym przez Zarządcę pismem z 21 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.2.22) oraz pismem z 29 kwietnia 2022 r., (znak: SKMDI1.070.1.5.22) zwanym dalej również „projektem cennika”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 8 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.22), Zarządca 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 2022/2023.

Pismem z 21 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.2.22), Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z modyfikacją projektu cennika, uzasadniając jej wprowadzenie opublikowaniem przez Narodowy Bank Polski 11 marca 2022 roku projekcji inflacji na lata 2022 i 2023. Zarządca dokonał modyfikacji projektu cennika, uznając że wskaźniki te są podstawą ustalania planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami, będących podstawą wyznaczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Pismem z 31 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.3.22), Zarządca przedłożył Prezesowi UTK dokumenty uzupełniające: informacje o planie działalności Zarządcy na 2022 rok, plan kont Zarządcy i ich charakterystykę, rachunek zysków i strat za 2021 rok oraz zestawienie przychodów i kosztów za 2021 rok.

Pismem z 25 kwietnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.19.AO), Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. W ww. piśmie Prezes UTK zawiadomił Zarządcę, że w związku ze złożeniem przez Zarządcę pisma w sprawie modyfikacji projektu cennika, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian, od nowa rozpoczyna się bieg 90-dniowego terminu na wydanie przez organ regulacyjny rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie, a termin ten upłynie 22 czerwca 2022 r. Ponadto zawiadomił Spółkę o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym jej prawie do składania oświadczeń

i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Jednocześnie Prezes UTK ww. pismem wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień m.in. w jaki sposób Zarządca oszacował udział na poziomie ~~☒--☒~~¹ kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z prowadzeniem ruchu, eksploatacją i utrzymaniem torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich. Ponadto wezwał Zarządcę do wyjaśnienia rozbieżności w przekazanych przez Zarządcę danych, wskazania źródeł informacji o wykonanej i planowanej pracy eksploatacyjnej oraz przedstawienia szczegółowego opisu kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, a także sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich.

Pismem z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 25 kwietnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.19.AO), składając wyjaśnienia oraz uzupełniając dokumentację. Zarządca ww. pismem przedłożył również modyfikację projektu cennika w zakresie zmienionej wartości amortyzacji.

Pismem z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP), Prezes UTK zawiadomił Zarządcę, że w związku ze złożeniem przez Zarządcę pisma w sprawie modyfikacji projektu cennika, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian, od nowa rozpoczyna się bieg 90-dniowego terminu na wydanie przez organ regulacyjny rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie, a termin ten upłynie 28 lipca 2022 r. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Spółkę o przysługującym jej prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie, a także przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Jednocześnie Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych wyjaśnień m.in. w sprawie stosowania parametru wykorzystania przepustowości linii jako warunkującego obliczenia kosztów związanych ze zużyciem infrastruktury wynikającej z prowadzenia ruchu pociągów oraz wyjaśnienia przyczyny wzrostu o ~~☒--☒~~ rok do roku kosztów prowadzenia ruchu pociągów, a w szczególności wzrostu kosztów wynagrodzeń, wyjaśnienia struktury pracowników związanych z prowadzeniem ruchu i utrzymaniem infrastruktury oraz kwalifikacji do kosztów bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kosztów zapewnienia informacji dla pasażerów, kosztów automatyki i łączności oraz kosztów naprawy i eksploatacji maszyn.

Pismem z 17 czerwca 2022 r. (znak: SKMDI5.70.10.2.2022), Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie prologaty określonego terminu udzielenia wyjaśnień na pismo Prezesa UTK z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) o 7 dni.

Prezes UTK pismem z 20 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.21.JP) udzielił Zarządcy prologaty terminu, wskazując nowy termin udzielenia wyjaśnień na pismo Prezesa UTK z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) na 27 czerwca 2022 r.

Pismem z 22 czerwca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.9.22), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP), składając wyjaśnienia i uzupełnienia oraz poinformował o dokonaniu zmiany w projekcie cennika polegającej na domknięciu przedziału mas pociągów (500-600 t) – usunięto przedział otwarty: „powyżej 500 ton”.

Pismem z 18 lipca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.23.JP) Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o zgromadzonym w sprawie materiale, a także o prawie do przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym 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 24 marca 2022 r. i 21 kwietnia 2022 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) pismo Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. (znak: SKMSC.071.4.17), dotyczące metodyki obliczania kosztów bezpośrednich;
- 4) „Regulamin sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2022/23”, z załącznikami (stan na marzec 2022 r.), zwany dalej „Regulaminem sieci”;
- 5) pismo Zarządcy z 8 czerwca 2016 r. (znak: SKMDI1.070.3.16), dotyczące zasad obliczania kosztów;

¹ Oznaczenie ~~☒--☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy (Zarządcy)

- 6) wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 10 lipca 2019 r. (znak: C-210/18), dotyczący peronów pasażerskich;
- 7) uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów z 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zwanego dalej „Programem wieloletnim”;
- 8) uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z 5 stycznia 2021 r. zmieniająca uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
- 9) uchwała nr 157/2021 Rady Ministrów z 26 listopada 2021 r. zmieniająca Uchwałę nr 7/2018, zmienioną uchwałą nr 1/2021, w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
- 10) umowa z 30 października 2019 r. na realizację Programu wieloletniego, z załącznikami, zawarta pomiędzy Zarządcą i Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury, zwana dalej „Umową wieloletnią”;
- 11) aneks nr 1 z 29 stycznia 2021 r. do Umowy wieloletniej z załącznikami, zwany dalej „aneksem nr 1”;
- 12) aneks nr 2 z 16 lipca 2021 r. do Umowy wieloletniej z załącznikami, zwany dalej „aneksem nr 2”;
- 13) aneks nr 3 z 22 lutego 2022 r. do Umowy wieloletniej z załącznikami, zwany dalej „aneksem nr 3”;
- 14) projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na podstawie modelu NECMOD z 11 marca 2022 r.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 8 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.22) 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 2022/2023, którego modyfikację Zarządca złożył pismem z 21 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.2.22) i pismem z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22).

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 powołanym wyżej przepisem dyrektywy 2012/34, zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu 2015/909 i aktach wykonawczych do rozporządzenia, przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych, jednak z zastrzeżeniem wskazanym w art. 9 rozporządzenia 2015/909, zobowiązującym zarządcę infrastruktury do przedstawienia organowi regulacyjnemu, nie później niż do 3 lipca 2017 r., swojej metodyki obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania przepisów.

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca pismem z 30 czerwca 2017 r. (znak: SKMSC.071.4.17), przekazał założenia dotyczące metodyki obliczania kosztów bezpośrednich będących wynikiem przejazdu pociągów.

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

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

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

W toku postępowania, zgodnie z art. 7 k.p.a., organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

W myśl art. 9 k.p.a., organy administracji publicznej są obowiązane do należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Organy czuwają nad tym, aby strony i inne osoby uczestniczące w postępowaniu nie poniosły szkody z powodu niezajomości prawa, i w tym celu udzielają im niezbędnych wyjaśnień i wskazówek.

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

Jak stanowi art. 79a § 1 k.p.a., w postępowaniu wszczętym na żądanie strony, informując o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, oraz zgłoszonych żądań, organ administracji publicznej jest obowiązany do wskazania przesłanek zależnych od strony, które nie zostały na dzień wysłania informacji spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem strony. Natomiast art. 79a § 2 k.p.a. stanowi, że w terminie wyznaczonym na wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów, oraz zgłoszonych żądań, strona może przedłożyć dodatkowe dowody celem wykazania spełnienia przesłanek, o których mowa w § 1 tego przepisu.

Stosownie do art. 122d § 1 k.p.a. do spraw załatwianych milcząco nie stosuje się przepisów art. 10 i 79a k.p.a.

Zgodnie z treścią art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej.

W myśl art. 33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwaną dalej „opłatą podstawową”.

Przepis art. 33 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, zgodnie z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, ustala się po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może dokonać podwyżki stawek, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia.

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

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 trójki 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.

Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, zgodnie z § 21 ust. 14 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w § 21 ust. 4 i ust. 12 pkt 1 tego rozporządzenia, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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.

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 postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;

- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z art. 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 i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

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

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

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 8 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.22) przedłożył do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt cennika. Następnie przedłożył jego modyfikację pismem z 21 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.2.22) i pismem z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22).

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

Zarządca nie zaktualizował jednak załącznika nr 7 do Regulaminu sieci: Projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej, pozostawiając wartości z projektu cennika z 21 marca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.2.22), pomimo wprowadzenia modyfikacji projektu cennika z 29 kwietnia 2022 r., (znak: SKMDI1.070.1.5.22).

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekcie cennika 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., rozporządzenia 2015/909 oraz wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18, dotyczącego opłaty peronowej, i w zgodności z ww. aktami prawnymi oraz wyrokiem.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim, Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zgodnie z art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym realizacja Programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu, a zarządcą na okres obowiązywania programu. Umowa na realizację Programu wieloletniego z Zarządcą została zawarta 30 października 2019 r. Dotacja przyznana Zarządcy na rok 2019 wyniosła: 5 729 000 zł, na rok 2020 wyniosła: 23 900 000,00 zł, w tym kwota: 18 028 000,00 zł nie wygasająca z końcem roku (aneks nr 1), a na rok 2022 wyniosła 12 200 000,00 zł (aneks nr 3). Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego i ww. umowy.

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 pierwszorzędym, funkcjonalnie wydzieloną z systemu kolei, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego.

Linię kolejową charakteryzują następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- 1) maksymalna prędkość: 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 t/oś,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów w rjp 2020/21: 256 pociągów/dobę.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

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

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

2. Przedziały mas brutto pociągów

W celu ustalenia jednolitego współczynnika różnicującego stawkę jednostkową opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od masy pociągów na rjp 2021/2022, Zarządca ustalił przedziały mas pociągów co 100 ton.

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.

Ostatni przedział skorygowano pismem z 22 czerwca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.9.22) w taki sposób, że przedział otwarty – powyżej 500 t ograniczono do 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 ton i nie większe niż 100 ton.

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

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

- a. część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej (z uwzględnieniem peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego);
- b. część kosztów prowadzenia ruchu pociągów;
- c. część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

W przedłożonym projekcie cennika Zarządca zadeklarował, że do ustalenia stawek dostępu do infrastruktury nie uwzględniono kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;

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

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, w 2021 roku Spółka, jako zarządca infrastruktury kolejowej, poniósł ogólne koszty w wysokości 2 000 000 zł, natomiast koszty bezpośrednie i pośrednie związane z prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i remontami oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury wyniosły 2 000 000 zł.

Zarządca oświadczył, że z kosztów tych wydzielono tę część, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury na linii kolejowej nr 250.

Ponadto z tych kosztów wydzielił część, która stanowi podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej. W tym celu skorygował określone grupy kosztów (między innymi koszty prowadzenia ruchu, koszty eksploatacji i utrzymania torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich) współczynnikiem wykorzystania zdolności przepustowej. Do wyznaczenia tego współczynnika przyjął założenie wykorzystania zdolności przepustowej, uwzględniając ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury wynikające z potrzeb utrzymaniowo–naprawczych, maksymalną ilość pociągów, możliwą do uruchomienia w ciągu doby po linii dwutorowej, oraz średniodobową ilość wykonanych pociągów w rjp 2020/2021.

Udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp wynosi 2 000 000 kosztów związanych z prowadzeniem ruchu, kosztów eksploatacji i utrzymania torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich.

Na etapie analizy związku kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami, Zarządca przypisał każdej pozycji kosztowej wartość współczynników. Następnie wszystkie pozycje kosztowe pogrupował w celu wyznaczenia współczynników dla kategorii kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (z uwzględnieniem współczynnika wykorzystania zdolności przepustowej w wysokości 2 000 000).

Zarządca przedstawił wyodrębnione z wykonania kosztów bezpośrednich w 2021 r., koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, stanowiące podstawę ustalenia stawek opłaty podstawowej za usługi wykonane po torze o prześwicie 1435 mm 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 2021, z uwzględnieniem:

- współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, który wyniósł: 0,997260274;

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2022/2023	11 grudnia 2022 r.	9 grudnia 2023 r.	364
2	2021 r.	1 stycznia 2021 r.	31 grudnia 2021 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,997260274

- planowanego wskaźnika inflacji, na podstawie bieżącej projekcji inflacji i PKB:²

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	rok 2022	rok 2023
CPI dynamika średnioroczna	110,8%	109%

Porównanie kosztów z wykonania w roku 2021 i planowanych na rok 2023 (rjp 2022/2023), oparte na danych wynikających z projektu cennika z 29 kwietnia 2022 r. oraz wykonania w roku 2020 i planowanych na rok 2022 (rjp 2021/2022) oparte na danych wynikających z zatwierzonego przez Prezesa UTK projektu cennika Zarządcy na rjp 2021/2022 z 6 kwietnia 2021 r., przedstawiono w ujęciu tabelarycznym:

POZYCJA KOSZTOWA	PROJEKT CENNIKA z 29.04.2022 r.		OBOWIĄZUJĄCY CENNIK z 6.04.2021		RÓŻNICA	
	2021	2023*	2020	2022*	2021/2020	
	[zł]	[zł]	[zł]	[zł]	[zł]	%
Koszty całkowite	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty związane z prowadzeniem ruchu bezpośrednie i pośrednie związane z prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i remontami oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty bezpośrednie ogółem (bez kosztów udostępniania urządzeń energii trakcyjnej): [A+B+C]	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty prowadzenia ruchu [A]:	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury [B]:	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego [C]:	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
Koszty bezpośrednie - udostępnianie urządzeń energii trakcyjnej	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

* prognoza Zarządcy

W ocenie Prezesa UTK, przedłożony projekt cennika wraz z załączonymi dokumentami, nie jest zgodny z pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909, które stanowi, że: „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.”

Dlatego, Prezes UTK aby rozwiązać swoje wątpliwości w zakresie kwalifikowalności oraz wzrostu wartości kosztów przedstawianych przez Zarządcę jako bezpośrednio wynikających z przejazdu pociągu, wobec uboższego zakresu danych przekazanych wraz z wnioskiem o zatwierdzenie projektu cennika, wezwał pismem z 25 kwietnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.19.AO) do złożenia wyjaśnień w zakresie ustalenia udziału kosztów bezpośrednich

² Bieżącej projekcji inflacji i PKB, Narodowy Bank Polski opublikowana 11.03.2022 r. na stronie: https://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji.html

ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z prowadzeniem ruchu, eksploatacją i utrzymaniem torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich na poziomie ~~☒--☒~~.

Zarządca pismem z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22) wyjaśnił, że oszacował udział na poziomie ~~☒--☒~~ kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w kosztach związanych z prowadzeniem ruchu, eksploatacją i utrzymaniem torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich w oparciu o współczynnik wykorzystania zdolności przepustowej będący ilorazem średniodobowej liczby uruchomionych pociągów w rjp 2020/2021 oraz przyjętej maksymalnej liczby pociągów, możliwej do uruchomienia w dobie po linii dwutorowej.

Ze względu na stwierdzenie przez Prezesa UTK, że brakuje w niniejszym postępowaniu materiału dowodowego na potwierdzenie prawidłowości obranej przez Zarządcę metodologii szacowania kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w oparciu o współczynnik wykorzystania zdolności przepustowej, Prezes UTK ponownie pismem z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) wezwał Zarządcę do uszczegółowienia informacji w tym zakresie.

Zarządca pismem z 22 czerwca 2022 r. znak: SKMDI1.070.1.9.22 wyjaśnił, że udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami został oszacowany w oparciu o współczynnik wykorzystania zdolności przepustowej, będący ilorazem średniodobowej liczby uruchomionych pociągów oraz przyjętej maksymalnej liczby pociągów, możliwej do uruchomienia w dobie po linii dwutorowej - w rjp 2020/2021 udział ten wyniósł ~~☒--☒~~. Zarządca przyjął, że maksymalna liczba pociągów do uruchomienia określona została na podstawie częstotliwości kursowania pociągów po linii 250, w interwale czasowym co 7,5 minuty, przy uwzględnieniu niezbędnej dwugodzinnej przerwy technologicznej tj. $60 \text{ min} / 7,5 \text{ min} * 2 \text{ tor} * 22 \text{ godziny}$, co determinuje maksymalną przepustowość zarządzanej linii na 352 pociągi w dobie. Zarządca tłumaczy w ww. piśmie, że częstotliwość taka wynika z konieczności zapewnienia rezerwy czasowej w celu zmiany czoła pociągu pasażerskiego na stacjach zwrotnych – zgodnie z wartościami przyjętymi w systemie konstrukcji rozkładu jazdy przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie obowiązujących instrukcji. W ocenie Zarządcy, częstotliwość ta umożliwia utrzymanie płynności ruchu na linii kolejowej nr 250, a punktem krytycznym determinującym częstotliwość ruchu pociągów jest stacja Gdańsk Główny, rejon przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście, który posiada dwie krawędzie peronowe. Jednocześnie Zarządca przyznał, że nie dysponuje zestawieniem określającym maksymalną przepustowość w podziale na poszczególne szlaki i kierunki linii kolejowej nr 250, usprawiedliwiając tym samym brak udzielenia bardziej szczegółowej odpowiedzi.

Prezes UTK przyjął te wyjaśnienia, jednakże wątpliwości wzbudza informacja o braku wiedzy Zarządcy o maksymalnej przepustowości poszczególnych szlaków dla zarządzanej linii nr 250 i jej szacowanie na podstawie krytycznej ze względów ruchowych zmiany kierunku na przystanku osobowym Gdańsk Śródmieście. Należy mieć na względzie, że obecna charakterystyka pracy przewozowej może w kolejnych latach ulegać zmianie, a tym samym wymagane są szczegółowe analizy dla umożliwienia przeprowadzenia dodatkowych pociągów również innych przewoźników niż Spółki.

Ponadto Prezes UTK wezwał Zarządcę pismem z 25 kwietnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.19.AO) do złożenia wyjaśnień w zakresie szczegółowego opisu każdej grupy kosztów należącej do kategorii:

1. kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
2. kosztów związanych z peronami i infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów;
3. kosztów amortyzacji do kosztów bezpośrednich,

a następnie opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jakie koszty uznano za niekwalifikowalne).

W odpowiedzi Zarządca pismem z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22) poinformował o fakcie ujmowania danego rodzaju kosztu poprzez księgowo oznaczanie działalności wg planu kont Tabela 2 kol. 2 cyfra 3 (ZS), oznaczanie księgowane wg planu kont Tabela 2 kol. 3 – infrastruktura (3) lub zaplecze (4) ujętych we wskazanych pozycjach, używając przy tym opisów kosztów w ujęciu rodzajowym.

W zakresie amortyzacji Zarządca wyjaśnił, że do bazy kosztów będącej podstawą kalkulacji stawki dostępu włączona została jedynie część kosztów amortyzacji środków trwałych sfinansowanych ze środków własnych zarządcy. Koszty amortyzacji bezpośrednio wynikającej z ruchu pociągów wyznaczone zostały w oparciu o współczynnik zużycia wyznaczony dla poszczególnych elementów infrastruktury. Koszty amortyzacji środków trwałych, finansowanych ze środków pochodzących z dotacji zostały wyłączone z bazy kosztów służących do kalkulacji stawki.

W ocenie Prezesa UTK, udzielona przez Zarządcę odpowiedź ma charakter techniczny – związany z operacjami na planie kont, a nie merytoryczny wyjaśniający przyczynę kwalifikowania danego kosztu jako kosztu bezpośredniego w całości lub części wraz ze stosownym uzasadnieniem.

Z tego względu Prezes UTK ponownie wezwał pismem z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) do uzupełnienia informacji w tym zakresie.

Ponadto, Prezes UTK w piśmie z 25 kwietnia 2022 r. znak: DRR-WLKD.730.4.2022.19.AO, wezwał Zarządcę do szczegółowego uzasadnienia zwiększenia kosztów (poszczególnych pozycji w zał. 4 do pisma z 31 marca 2022 r. w stosunku do analogicznych kosztów poniesionych przez Zarządcę w 2020 r.) w każdej z grup kosztów stanowiących, jako koszty bezpośrednio, podstawę do kalkulacji opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej.

W odpowiedzi Zarządca pismem z 29 kwietnia 2022 r. znak: SKMDI1.070.1.5.22 wyjaśnił, że zwiększone koszty w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2020, dotyczyły przede wszystkim prowadzenia ruchu, eksploatacji i utrzymania infrastruktury oraz napraw i remontów infrastruktury, a wzrost kosztów w tych pozycjach w porównaniu z rokiem 2020 dotyczył zasadniczo trzech grup kosztów: wynagrodzenia, zużycia energii elektrycznej nietrakcyjnej oraz zużycia materiałów.

W zakresie wzrostu kosztów wynagrodzeń, Zarządca podniósł jako argument konieczność przeciwdziałania rotacji pracowników i zapewnienie personelu dla potrzeb Spółki na konkurencyjnym rynku pracy. Zarządca powołał się też na wzrost wynagrodzenia minimalnego o $\approx 10\%$ oraz skutki dla pracodawcy, w postaci pochodnych składników wynagrodzenia przewidzianych w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy obowiązującym w Spółce. Zarządca wspominał również o oczekiwaniach społecznych związanych z podwyższaniem wynagrodzenia pracowników o charakterze systemowym. W odpowiedzi nie podano jednak, żadnych weryfikowalnych danych liczbowych związanych ze skalą i harmonogramem wdrażania podwyżek wynagrodzeń dla pracowników oraz ich skutków na część Spółki, związaną z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w części odpowiedzialnej za prowadzenie działalności przewozowej.

W zakresie kosztów zużycia energii elektrycznej na potrzeby nietrakcyjne, wzrost kosztów w tym segmencie Zarządca upatruje we wzrostach cen energii elektrycznej. Zarządca uzasadnia, że w okresie od grudnia 2020 r. do grudnia 2021 r. importowa cena energii w strefie euro wzrosła ponad dwukrotnie, natomiast konsumpcyjne ceny energii elektrycznej, gazu i innych paliw wzrosły o 25%. Z kolei krajowe ceny energii u producentów wzrosły o 73%.

W zakresie kosztów zużycia materiałów, Zarządca wyjaśnia, że zakupione materiały wykorzystywane były do prac związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz jej naprawami i remontami. Zwiększenie ilości zadań i zakresu wykonywanych robót w porównaniu z rokiem 2020 była, w ocenie Zarządcy, wynikiem wstrzymania lub ograniczenia w roku 2020 części zaplanowanych zadań. To z kolei było następstwem trwającej w tym czasie pandemii powodującej spadek pracy eksploatacyjnej oraz związanej z nim konieczności ograniczenia kosztów, a także zmian w organizacji pracy. W związku z powyższym w roku 2021 Zarządca zintensyfikował prace utrzymaniowo-naprawcze.

Drugim czynnikiem, wskazanym przez Zarządcę, który bezpośrednio przełożył się na wysokość kosztów zużycia materiałów jest ich sytuacja na rynku – średni wzrost cen na poziomie 12%, a materiałów budowlanych nawet o 24 % rok do roku.

W ocenie Prezesa UTK, udzielona odpowiedź w zakresie kosztów wynagrodzeń nie rozwiała wątpliwości i z tego względu Prezes UTK ponownie wezwał pismem z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) do uzupełnienia informacji w tym zakresie oraz poszerzenie jej o dowody dotyczące struktury zatrudnienia pracowników związanych z prowadzeniem ruchu oraz zapewnieniem informacji dla podróżnych.

Pismem z 22 czerwca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.9.22), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 13 czerwca 2022 r. składając dodatkowe wyjaśnienia w zakresie wzrostu kosztów wynagrodzeń. Zarządca powtórzył argumenty użyte w odpowiedzi w piśmie z 29 kwietnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.5.22) i uzupełnił je o wyjaśnienie, że w związku z pandemią COVID-19, na podstawie porozumienia zmieniającego warunki pracy i płacy pracowników, zawartego ze stroną społeczną przez Zarząd Spółki z przedstawicielami Organizacji Związków Zawodowych w II kwartale 2020 roku – nastąpiło obniżenie wynagrodzeń średnio o $\approx 10\%$, w celu zachowania miejsc pracy i ograniczenia kosztów bieżącego działania Spółki. Dodatkowo, Zarządca podniósł, że pomimo ww. argumentów wzrost kosztów jest związany z włączeniem do bazy kosztowej kalkulacji stawki jednostkowej opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury części kosztów wynikających z obsługi posterunku (nastawni) Gdynia Cisowa (GCA). Nastawnia GCA zlokalizowana jest na wjeździe na stację Gdynia Cisowa Postojowa (sGCP) i związana jest zarówno z prowadzeniem ruchu po linii kolejowej nr 250, jak i obsługą torów stacji Gdynia Cisowa Postojowa, stąd w ocenie Zarządcy taki podział kosztów odzwierciedla stan faktyczny. Jednocześnie Zarządca zapewnił, że część włączona do bazy kosztów kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej dotyczy wyłącznie prowadzenia ruchu po linii kolejowej nr 250, natomiast część kosztów związana z obsługą OIU – tory stacji Gdynia Cisowa Postojowa jest wyłączona z tej bazy i zaliczana jest do kosztów OIU.

Zarządca podsumował, że na wzrost kosztów wynagrodzeń wpływ miały:

- włączenie kosztów obsługi posterunku GCA (w części związanej z prowadzeniem ruchu na linii kolejowej nr 250) – wpływ na wzrost kosztów $\approx 10\%$

- systemowe podwyżki płac wraz z próbą ograniczenia odpływu wykwalifikowanych pracowników związanych z prowadzeniem ruchu – wpływ na wzrost kosztów
- wzrostu wskaźnika udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami pomiędzy rjp 2020/21 do 2019/20 – wpływ na wzrost kosztów

Zarządca wyjaśnia, że koszty innych świadczeń na rzecz pracowników (zmiennych składników wynagrodzeń) dużej części pracowników Spółki, przysługują na podstawie kodeksu pracy oraz Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (ZUZP) liczone są od wynagrodzenia minimalnego, stąd wzrost wynagrodzeń bezpośrednio przekłada się na te elementy.

Zarządca wyjaśnił, że pozostałe koszty prowadzenia ruchu kolejowego są to koszty wynajmu pracowników – megafonistów – uwzględniane w ramach kosztów bezpośrednio związanych z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu – na podstawie w pkt 1 lit. d załącznika II do dyrektywy 2012/34 (prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizacja, kontrola, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów).

Zarządca przedstawił zestawienie wynagrodzeń pracowników związanych z prowadzeniem ruchu i informacją dla podróży wraz z liczbą ww. pracowników.

W wyniku przeprowadzonych analiz, na przedstawionych przez Zarządcę danych, nawet po ujęciu w kalkulacji kosztów wynagrodzenia dyżurnych ruchu z nastawni GCA, wzrost średni wynagrodzeń wynosi rok do roku a nie . W przypadku wyłączenia pracowników GCA (nowy koszt wykazany po raz pierwszy za 2021 r.) wzrost wynagrodzeń wynosi co stanowi istotną różnicę dla tej pozycji kosztowej.

Prezes UTK, mimo dwukrotnego wezwania do udzielenia szczegółowych wyjaśnień na okoliczność wzrostu znaczącego wzrostu kosztów prowadzenia ruchu pociągów, otrzymał w tym względzie odpowiedzi lakoniczne, oparte o szacunki względne, bez wskazania wartości bezwzględnych i przedłożenia dowodów na obronę też związanych z koniecznością zwiększenia pozycji „wynagrodzenia oraz ubezpieczenia i inne świadczenia na rzecz pracowników”. Wzrost kosztów wynagrodzeń o rok do roku, stanowi istotną pozycję kosztową zarówno w ujęciu wartościowym jak i względnym (procentowym) bazy kosztowej Zarządcy. Zarządca nie udowodnił Prezesowi UTK, że podwyżki wynagrodzeń pracowników wraz z pochodnymi, dotyczą w równej mierze części Spółki prowadzącej działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, w części odpowiedzialnej za prowadzenie działalności przewozowej. Prezes UTK, zwraca uwagę, że koszty pośrednie wynagrodzeń realizowane jako wypełnienie postanowień Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy lub inne niezwiązane wprost z zapłatą za świadczenie pracy bezpośrednio związanej z prowadzeniem ruchu pociągów jest niezgodne z art. 4 lit. d rozporządzenia 2015/909, który stanowi że *Zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur.*

Zarządca nie przedstawił Prezesowi UTK żadnych dokumentów potwierdzających podział kosztów funkcjonowania nastawni Gdynia Cisowa Postojowa (GCA) związanych z prowadzeniem ruchu na linii nr 250 oraz obsługą OIU Gdynia Cisowa. Zarządca nie przedstawił podziału czasu pracy personelu bezpośrednio związanego z prowadzeniem ruchu pociągów na efektywny i nieefektywny. Czas pracy pracownika pełniącego dyżur podczas przerwy technologicznej na linii nr 250, a zatem i jej koszt, nie może być, w opinii Prezesa UTK, w pełni wliczany jako koszt kwalifikowany.

Prezes UTK zauważa, że wprowadzenie stałej przerwy technologicznej na linii nr 250 wymaga ujęcia jej w Regulaminie sieci jako czasu wyłączonego z udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym.

W ocenie Prezesa UTK, kwalifikowanie kosztów pracy informatorów – megafonistów (dyspozytura) w kategorii prowadzenia ruchu i przypisanie ich kosztów do kosztów bezpośrednio związanych z przejazdami pociągów jest niezgodne z art. 4 lit. i oraz art. 4 lit. l rozporządzenia 2015/909, *Zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym: (...) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych; (...) 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.*

Ponadto Prezes UTK, pismem z 13 czerwca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.20.JP) zwrócił się do Zarządcy o wyjaśnienie zakresu pozycji kosztowych pn.: *automatyka i sterowanie oraz utrzymanie, eksploatacja i naprawy maszyn i urządzeń do prac torowych* – poprzez szczegółowe rozpisanie rodzajów urządzeń i usług, które zostały przypisane do tych pozycji kosztowych i uzasadnienie ich kwalifikowalności jako związanych bezpośrednio z przejazdami pociągów.

Pismem z 22 czerwca 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.9.22), Zarządca przyznał, że do pozycji kosztowych z zakresu automatyka i sterowanie zostały zaliczone między innymi koszty takich urządzeń jak: urządzenia samoczynnej blokady liniowej, urządzenia w nastawniach czy urządzenia powiązania pomiędzy okręgami nastawczymi. Zarządca podkreślił, że koszty w tym zakresie zostały zaliczone wyłącznie w części bezpośrednio ponoszonej w wyniku przejazdu pociągu.

Część ta została indywidualnie oszacowana dla każdego ze składników, a na podstawie tych udziałów określony został uśredniony wskaźnik dla tej grupy wynoszący ~~0,0000~~.

W ocenie Prezesa UTK, przypisanie do bazy kosztowej urządzeń automatyki i sterowania ruchem w tym wymienione w korespondencji urządzeń przytorowych i sygnalizacyjnych jest niezgodne z art. 4 ust. 1 lit. h oraz pkt 8 preambuły rozporządzenia 2015/909, które wskazuje wprost, że koszty związane z tymi urządzeniami nie mogą być kwalifikowane, chyba, że są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu. Nie można obronić tezy, że semafony, wskaźniki i czujniki zużywają się zależnie od natężenia ruchu pociągów. Systemy sterowania ruchem kolejowym na liniach czynnych muszą pozostawać w gotowości niezależnie od częstotliwości prowadzonego na linii ruchu.

Zarządca ponadto wyjaśnił, że w 2021 r. wykonano między innymi prace konserwacyjne związane z usuwaniem zanieczyszczeń powstałych podczas przejazdów pociągów (pyłu i drobiny metalu ze ścierających się szyn, kół i klocków hamulcowych) osadzających się na elementach peronów oraz przejść pod torami (np. zadaszenia).

Włączenie prac konserwacyjnych, polegających na: „usuwaniu pyłu i drobin metalu ze ścierających się szyn, kół i klocków hamulcowych osadzających się na elementach peronów oraz przejść pod torami” do bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, w ocenie Prezesa UTK jest niezasadne i nie znajduje oparcia w przepisach prawa, w tym w szczególności ww. przepisach rozporządzenia 2015/909.

III. Planowana praca eksploatacyjna

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2022/2023, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli:

PRACA EKSPLOATACYJNA	PROJEKT CENNIKA z 29.04.2022 r.	OBOWIĄZUJĄCY CENNIK z 6.04.2021	RÓŻNICA	
	2021 [pockm]	2020 [pockm]	2021/2020 [pockm]	%
Praca eksploatacyjna - E	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Praca eksploatacyjna - S	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Łączna praca eksploatacyjna	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

E - trakcja elektryczna; S- trakcja inna niż elektryczna

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, Zarządca ustalił na równą pracy eksploatacyjnej w roku 2021 na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej po torze o prześwicie 1435 mm w rjp 2020/2021, z uwzględnieniem ustalonego współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej wynoszącym 1.

Zarządca wskazał, że wykonanie pracy eksploatacyjnej w poszczególnych przedziałach mas pociągów w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021 rozkładało się w następujący sposób na przedziały masy pociągów:

Przedziały masy pociągów [t]	Wykonana praca eksploatacyjna trakcją elektryczną	Wykonana praca eksploatacyjna trakcją spalinową	RAZEM wykonana praca
0 - 100	0,0000	0,0000	0,0000
101-200	0,0000	0,0000	0,0000
201-300	0,0000	0,0000	0,0000
301-400	0,0000	0,0000	0,0000
401-500	0,0000	0,0000	0,0000
501-600	0,0000	0,0000	0,0000
RAZEM:	0,0000	0,0000	0,0000

Zarządca na rjp 2022/2023 przyjął analogiczny dla rjp 2020/2021 rozkład pracy eksploatacyjnej ze względu na masę pociągów.

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawki częściowe:

1) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 20 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z którą zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w § 21 ust. 17 tego rozporządzenia, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1 tego rozporządzenia, wynosi 0zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

2) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas 201-300 ton. Zarządca określił średnią masę pociągu na 254 t. Jednocześnie, pozostałe współczynniki ustalono tak, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

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

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: **6,03 zł/pockm**.

Wartość części stawki zależnej od traktacji pociągu wynosi **1,12 zł/pockm**.

V. 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 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.

W opinii Prezesa UTK, w toku prowadzonego postępowania Zarządca nie wykazał dostatecznie, że jego sposób przypisywania kosztów do kosztów kwalifikowalnych jako bezpośrednio spełnia wymogi rozporządzenia 2015/909. Prezes UTK, mimo dwukrotnego wezwania Zarządcy do udzielenia szczegółowych wyjaśnień na okoliczność kwalifikacji do bazy kosztów bezpośrednio wynikających z przejazdu pociągu oraz znaczącego wzrostu kosztów prowadzenia ruchu pociągów, nie otrzymał wyczerpujących odpowiedzi oraz dokumentów na poparcie przyjętego przez Zarządcę modelu przypisywania kosztów.

W związku z powyższym, Prezes UTK uznaje, że:

1. Zarządca uchybił zobowiązaniom wynikającym z pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909, w zakresie szacowania kosztów bezpośrednich wynagrodzeń pracowników związanych z prowadzeniem ruchu, wobec braku dowodów na to, że cały czas ich pracy, a zatem i koszt ich zatrudnienia jest bezpośrednio związany z wykonywaniem czynności prowadzenia ruchu dla konkretnych pociągów;
2. Zarządca, zaliczając do kosztów bezpośrednich, a tym samym bazy kosztowej na potrzeby opracowania projektu cennika, koszty związane z funkcjonowaniem nastawni Gdynia Cisowa Postojowa (GCA) w związku z brakiem wskazania wartości kosztów przypisanych dla obsługi pociągów prowadzonych po linii nr 250 i metody ich wydzielenia z kosztu całkowitego funkcjonowania tego posterunku ruchu, uchybił zobowiązaniom wynikającym z pkt 8 preambuły do rozporządzenia 2015/909 oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909;
3. Zarządca uwzględniając w kosztach bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu koszt pracy informatorów-megafonistów, bez uzasadnienia ani 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 niezajdujących 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;*

4. Zarządca, włączając do bazy kosztowej koszty pośrednie zatrudnienia pracowników, związane z zobowiązaniami wynikającymi z Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz z pozycji „Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia”, naruszył przepis art. 4 ust. 1 lit. d rozporządzenia 2015/909 który stanowi, że nie mogą być kwalifikowane *koszty pośrednie w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur*;
5. Zarządca, włączając do bazy kosztowej bez wyczerpującego uzasadnienia koszty urządzeń automatyki i sterowania ruchem w zakresie utrzymania i remontów, naruszył treść art. 4 ust. 1 lit. h rozporządzenia 2015/909, który stanowi, że nie mogą być kwalifikowane *koszty przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu*;
6. Zarządca, włączając do bazy kosztowej koszty prac konserwacyjnych, polegających na *usuwaniu pyłu i drobin metalu ze ścierających się szyn, kół i klocków hamulcowych osadzających się na elementach peronów oraz przejść pod torami(...)*, naruszył art. 4 ust. 1 lit. o rozporządzenia 2015/909, który stanowi, że *Zarządca nie może kwalifikować części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku 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 oraz art. 4 ust. lit. o rozporządzenia 2015/909.

Ponadto pod względem formalnym, Zarządca uchybił procedurze zatwierdzania projektu cennika, gdyż po dokonaniu ostatniej modyfikacji w projekcie cennika polegającej na domknięciu przedziału mas pociągów (500-600 t) – zlikwidowano przedział otwarty „powyżej 500 ton” – nie przekazał Prezesowi UTK zgodnie z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym zmienionego projektu cennika, a jedynie poinformował w swoim piśmie z 22 czerwca 2022 r. (znak: SKMDII.070.1.9.22) o wprowadzeniu tej zmiany.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 33 ust. 15 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

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

Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego z *up. Kamil Wilde*