

Poz. 1

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.13.2022.JP
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 20 grudnia 2022 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 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 23 sierpnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.12.22) w sprawie *Projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023*, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, skorygowanego przez Zarządcę pismem z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22), wraz z uzupełnieniami złożonymi przez Zarządcę pismem z 10 października 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.13.22), pismem z 16 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.15.22) i pismem z 22 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.17.22) oraz skorygowanego przez Zarządcę pismem z 15 grudnia 2022 r. (SKMDI1.070.1.19.22) zwanego dalej również „projektem cennika”,

ZATWIERDZAM

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 23 sierpnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.12.22) Zarządcą wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023.

Pismem z 7 października 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP) 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 częściowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. W ww. piśmie Prezes UTK zawiadomił Zarządcę, że termin na wydanie przez organ regulacyjny rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie upłynie 23 listopada 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 uzasadnienia rezygnacji z opracowania w projekcie cennika części stawki jednostkowej opłaty podstawowej w zakresie części stawki zależnej od trakcji pociągu i stosowaniu na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów odpowiadającej mu części cennika obowiązującego

w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów (2021/2022), zatwierdzonego decyzją Prezesa UTK z 5 lipca 2021 r. nr DRR-WLKD.730.4.2021.AŁ.

Pismem z 10 października 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.13.22, data wpływu do UTK: 17 października 2022 r.) Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 7 października 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP), wyjaśniając, że w opinii Zarządcy część stawki zależna od trakcji pociągu ustalona została w oparciu o obowiązujące przepisy i jest niezależną częścią opłaty podstawowej, którą to część zarządca infrastruktury w oparciu o art. 33 ust. 22 ustawy ma możliwość zastosować na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy.

Zarządca pismem z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22, data wpływu do UTK: 7 listopada 2022 r.) złożył zmodyfikowany projekt cennika wraz załącznikami. Nowy projekt cennika zawiera kalkulację części stawki zależnej od trakcji pociągu, ustaloną na podstawie kosztów poniesionych w 2021 r., zgodnie ze stanowiskiem Prezesa UTK wyrażonym w piśmie z 7 października 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP).

Pismem z 16 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.15.22, data wpływu do UTK: 17 listopada 2022 r.) Zarządca złożył zmodyfikowane załączniki do projektu cennika z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22):

1. Rachunek zysków i strat za 2021 rok (załącznik nr 1 do projektu cennika);
2. Zestawienie przychodów i kosztów za 2021 rok (załącznik nr 2 do projektu cennika).

Zarządca wyjaśnił w ww. piśmie z 16 listopada 2022 r., że przekazane uprzednio przy piśmie z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22) załączniki zawierały niewłaściwe dane w zakresie amortyzacji. Dodatkowo pismem z 22 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.17.22) Zarządca wyjaśnił, że przyczyną wprowadzonej zmiany był zidentyfikowany przez Zarządcę błąd ludzki – oparcie części kalkulacji na nieaktualnej bazie danych. W piśmie tym Zarządca szczegółowo wskazał, które dane zostały zaktualizowane.

Pismem z 18 listopada 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.23.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 5 lutego 2023 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 przedstawienia uzasadnienia przyjętych wartości amortyzacji do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej poprzez przedłożenie: metodologii, plików obliczeniowych i uzasadnienia dla kwalifikowanych kosztów oraz uzasadnienia zaliczenia do kosztów kwalifikowalnych 100% kosztów naprawy i remontów infrastruktury: torów szlakowych, torów stacyjnych, łączników i rozjazdów.

Pismem z 22 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.17.22, data wpływu do UTK: 30 listopada 2022 r.), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 18 listopada 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.23.JP), składając wyjaśnienia i uzupełnienia oraz przekazując metodologię wyznaczania wartości amortyzacji do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rozkład jazdy 2022/2023. Zarządca wskazał w ww. piśmie z 22 listopada 2022 r. wprowadzone przez siebie zmiany do załączników nr 1 i 2 do projektu cennika z 3 listopada 2022 r. i wyjaśnił, że uprzednio przekazane dokumenty zawierały w zakresie amortyzacji niepoprawne dane w niektórych pozycjach, co wynikało z błędu ludzkiego – wprowadzenia danych z nieaktualnej bazy kosztowej.

Pismem z 8 grudnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.27.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, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 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 3 października 2022 r.;
- 2) decyzja Prezesa UTK z 9 kwietnia 2021 r. nr DMB-WMIC.410.10.2020.SW o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120210002;
- 3) autoryzacja bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r., nr PL2120210002;
- 4) Regulamin sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rjp 2022/23 (Załącznik Nr 1 do Uchwały 58/2022 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z dnia 8 marca 2022 r.), opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;
- 5) wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 lipca 2019 r., WESTbahn Management, C-210/18;

- 6) uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów z 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, wraz z załącznikiem, zwanym dalej „Programem wieloletnim”;
- 7) uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z 5 stycznia 2021 r., zmieniająca uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
- 8) 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;
- 9) umowa z 30 października 2019 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Szybka Kolej w Trójmieście sp. z o.o., zwana dalej „umową z 30 października 2019 r.”, z załącznikami nr 3-7 i nr 9;
- 10) aneks 1 do umowy z 30 października 2019 r.;
- 11) aneks 2 do umowy z 30 października 2019 r.;
- 12) aneks 3 do umowy z 30 października 2019 r. z załącznikami nr 3-6 i nr 9;
- 13) projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na podstawie modelu NECMOD, Warszawa, 12 lipca 2022 r.;
- 14) komunikat Prezesa UTK opublikowany 2 września 2022 r. na stronie internetowej UTK, stanowiący zaproszenie do konsultacji społecznych projektu cennika Zarządcy;
- 15) Regulamin sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rjp 2022/23, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy (dostęp: 5 grudnia 2022 r.).

Pismem z 14 grudnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.28.JP) Prezes UTK, wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień w związku ze stwierdzoną niespójnością danych zawartych w projekcie cennika z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22, data wpływu do UTK: 7 listopada 2022 r.). W procesie weryfikacji danych stwierdzono występowanie błędów rachunkowych w tabelach nr 8, 11, 12 i 13 w projekcie cennika.

Zarządca pismem z 15 grudnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.19.22) wyjaśnił, że wskazane w wezwaniu rozbieżności rachunkowe wynikają wyłącznie z zastosowanych przez Zarządcę zaokrągleń prezentowanych w tabelach wartości. Zarządca złożył jako załącznik nr 2 do odpowiedzi „Kalkulację pracy eksploatacyjnej i stawki średniej zależnej od masy pociągu” stanowiący dowód prawidłowości przeprowadzonej kalkulacji.

Jednocześnie Zarządca przekazał projekt zmodyfikowanego cennika, w którym tabele nr 8, 11 i 13 (wg nowego oznaczenia nr 14) zostały zmodyfikowane w taki sposób, że zaprezentowano wartości z większą dokładnością (zaokrąglenia do 2 i do 3 miejsc po przecinku). Dodano również wyjaśnienie dotyczące stosowanych zaokrągleń. Tym samym, Zarządca wypełnił zobowiązanie wynikające z wezwania Prezesa UTK z 14 grudnia 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.28.JP).

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 23 sierpnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.12.22) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2022/2023, którego modyfikację Zarządca złożył pismem z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22).

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 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 trakcji pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 3 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz

- a) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- b) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej.

Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

W myśl § 21 ust. 5 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe, tak aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków (zgodnie z § 21 ust. 6 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.).

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/pocmk 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/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 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.

Zgodnie z art. 33 ust. 18 ustawy o transporcie kolejowym w przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, Zarządca:

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

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

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

Zgodnie z art. 33 ust. 21 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli decyzja Prezesa UTK o zatwierdzeniu poprawionego projektu cennika, o którym mowa w ust. 20 pkt 1, zostanie podjęta w terminie późniejszym niż 30 dni przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:

- 1) cennik, którego projekt został zatwierdzony, wchodzi w życie 30 dni od dnia, w którym decyzja została podjęta;
- 2) do dnia wejścia w życie nowego cennika obowiązuje cennik obowiązujący w poprzednim rocznym okresie obowiązywania rozkładu jazdy.

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.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej: <http://www.skm.pkp.pl/infrastruktura/warunki-udostepniania> Regulamin sieci (Załącznik Nr 1 do Uchwały 58/2022 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z dnia 8 marca 2022 r.), spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym. Następnie, w związku z przygotowaniem II wersji projektu cennika z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22) Zarządca opublikował zaktualizowany Regulamin sieci zawierający Załącznik Nr 7 do Regulaminu sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na rozkład jazdy pociągów 2022/23. Projekt cennika Zarządcy jest poprawionym projektem cennika (II wersją projektu cennika) w rozumieniu art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym, w związku z decyzją Prezesa UTK z 27 lipca 2022 r. nr DRR-WLKD.730.4.2022.JP, Zarządca po odmowie ww. decyzją Prezesa UTK zatwierdzenia cennika złożonego pierwotnie pismem z 8 marca 2022 r. (data wpływu do UTK: 9 marca 2022 r., modyfikowanego trzykrotnie), złożył do Prezesa UTK pismem z 23 sierpnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.12.22) kolejny projekt cennika (II wersję projektu cennika), w trybie art. 33 ust. 20 ustawy o transporcie kolejowym.

Następnie Zarządca przedłożył pismem z 3 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.14.22) zmianę projektu cennika wraz z załącznikami, a pismem z 16 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.15.22) dokonał korekty załączników nr 1 i nr 2 do ww. projektu cennika. Zmiana projektu cennika polegała na uzupełnieniu projektu cennika o kalkulację części stawki związanej z rodzajem trakcji jako części składowej stawki jednostkowej opłaty podstawowej. Zarządca w piśmie z 3 listopada 2022 r. wyjaśnił, że zważywszy na interpretację art. 33 ust. 22 ustawy o transporcie kolejowym, zawartą w wystąpieniu Prezesa UTK nr DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP z dnia 7 października 2022 r., podjął decyzję o rezygnacji ze stosowania na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów części stawki zależnej od trakcji pociągu obowiązującej w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów (2021/2022), a zatwierdzonego decyzją Prezesa UTK nr DRR-WLKD.730.4.2021.AŁ z 5 lipca 2021 r. W związku z powyższym, w projekcie cennika Zarządca ustalił tę część stawki w oparciu o koszty poniesione w roku 2021 w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

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

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. Zgodnie z treścią Załącznika nr 5 do Umowy z 30 października 2019 r. na realizację programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, dotacja przyznana Zarządcy na rok 2021 wyniosła 18,0 mln zł, a na rok 2023 wyniesie 12,3 mln zł. 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 pierwszorzędny, 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 2020/2021: 289 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, zgodnie z § 21 ust. 5 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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 2022/2023, 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.

Wypełniona została więc zatem § 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, która ma być sfinansowana z tej opłaty, i są one bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych Zarządca zaliczył:

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

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 nieponoszonych 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.

Dane zawarte w Zestawieniu przychodów i kosztów, stanowiącym załącznik nr 2 do projektu cennika, potwierdzają prawidłowe kwalifikowanie kosztów w oparciu o plan kont obowiązujący u Zarządcy.

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika oraz rachunku zysków i strat (stanowiącego załącznik nr 1 do projektu cennika) w 2021 r. Spółka, jako zarządca infrastruktury kolejowej, poniosła ogólne koszty działalności w wysokości ~~XXXX~~¹ 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. Na podstawie rachunku zysków i strat za rok 2021 (stanowiącego załącznik nr 1 do projektu cennika), koszty bezpośrednie i pośrednie związane z prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i remontami infrastruktury oraz amortyzacją określoną na podstawie zużycia infrastruktury wyniosły ~~XXXX~~ zł.

Ponadto Zarządca z ww. bazy kosztów związanych z ruchem pociągów wydzielił część, która stanowi podstawę do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny odstęp do infrastruktury kolejowej. W tym celu skorygował określone grupy kosztów (między innymi koszty prowadzenia ruchu, koszty eksploatacji i utrzymania torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich) odpowiednio dostosowanymi współczynnikami.

1. Koszty utrzymania i remontów infrastruktury

1.1 Wyznaczenie bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów (innych niż koszty automatyki i sterowania oraz koszty związane z urządzeniami dostarczającymi energię trakcyjną)

W celu wyznaczenia z kosztów utrzymania i remontów infrastruktury (za wyjątkiem kosztów automatyki i sterowania oraz kosztów związanych z urządzeniami zasilania energią trakcyjną, dla których zastosowano współczynniki wyznaczone w sposób opisany w pkt. 1.2 i 1.3) bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów Zarządca oszacował współczynnik wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej nr 250.

W tym celu Zarządca określił maksymalną możliwą częstotliwość kursowania pociągów na linii kolejowej nr 250.

Zdolność przepustowa szlaków na linii kolejowej nr 250

Zgodnie z projektem cennika zdolność przepustowa teoretyczna (maksymalna) i praktyczna (użyteczna) szlaków na linii kolejowej nr 250 – z uwagi na jednorodne wyposażenie techniczne, w postaci zabudowanej na wszystkich torach szlakowych, trzystawnej wieloostopowej (samoczynnej) blokady liniowej (sbl) – obliczona została dla wszystkich torów szlakowych jednakowo, jako iloraz ustalonego okresu przepustowości (doba) i przyjętego minimalnego odstępu czasowego między wyprawieniem kolejnych pociągów na szlak z blokadą samoczynną (interwały szlakowe). Na linii kolejowej nr 250 czas interwału wyznaczono poprzez uwzględnienie kryterium płynności jazdy pociągów na sygnał S2 na semaforach sbl, przy wzięciu pod uwagę czasu postojów pociągów pasażerskich na względnie równomiernie rozłożonych przystankach osobowych na szlaku (przy założeniu przypadania jednego przystanku osobowego na dwa odstępy blokowe w jednym kierunku). Uwzględniając więc czasy przejazdu pociągów przed, odstęp blokowy, czasy reakcji maszynisty na obraz sygnałowy (widoczność sygnałów), postoje pociągów na przystankach osobowych, straty czasu na hamowanie i rozruch pociągu, w wyniku analiz ruchowych przyjęto interwał czasowy $t_n = 5$ min. Dodatkowo, dla obliczania praktycznej zdolności przepustowej, Zarządca przyjął współczynnik rezerwy technicznej $\alpha = 0,25$ dla uwzględnienia bieżących czynności utrzymaniowych na dwutorowej linii kolejowej (konserwacja sieci trakcyjnej, roboty torowe).

Założenia:

$$N_{teor.} = \frac{T}{t_n} [poc/d]$$
$$N_{prak.} = (1 - \alpha) \frac{T}{t_n} [poc/d]$$

gdzie:

$N_{teor.}$ – maksymalna zdolność przepustowa (liczba pociągów przepuszczona w czasie T);

$N_{prak.}$ – praktyczna zdolność przepustowa (liczba pociągów przepuszczona w czasie T);

T – rozważany okres (jedna doba);

t_n – przyjęty odstęp czasowy między wyprawianiem dwóch pociągów (interwał szlakowy);

α – przyjęty współczynnik rezerwy technicznej dla linii kolejowej nr 250.

Obliczenia:

$$N_{teor.} = \frac{1440}{5} = 288poc/d$$

¹ Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy (Zarządcy).

$$N_{prak.} = (1 - 0,25) \frac{1440}{5} = 216 \text{ poc. /d}$$

Liczba pociągów możliwych do uruchomienia po jednym torze wynosi zatem 216 pociągów na dobę. Dla linii dwutorowej liczba ta wynosi 216 pociągów x 2 tory = **432 pociągi/dobę**.

Ograniczenie przepustowości maksymalnej stacji Gdańsk Główny

Zarządca wskazał w projekcie cennika, że zdolność przepustowa linii kolejowej nr 250 jest ograniczona krytycznym fragmentem linii kolejowej, w postaci niekorzystnego układu torowego stacji Gdańsk Główny – grupą torów na przystanku osobowym Gdańsk Śródmieście i jej połączeniem z torami nr 501 i 502 w peronie stacji Gdańsk Główny. W skład grupy torów na przystanku osobowym (dalej: „p.o.”) Gdańsk Śródmieście² wchodzi tory główne nr 501 i 502. Z uwagi na okres zajęcia torów przyperonowych, wynikający z koniecznych czynności związanych z przygotowaniem pociągu do jazdy (zmiana kierunku jazdy, oględziny techniczne składu, przeprowadzenie wymaganej próby hamulca), Zarządca przyjął, że jego wartość wynosi 10 minut.

Dodatkowo, jak wyjaśnił Zarządca w projekcie cennika, każdy pociąg przy wjeździe bądź wyjeździe (w zależności od toru wjazdowego) zajmuje co najmniej jeden raz przebieg spreczny (rozjazdy krytyczne nr 505/506 i 507/508 w przejściu trapezowym), uniemożliwiając tym samym zasadniczo jednoczesny wjazd albo wyjazd pociągu na/z tory przyperonowe przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście. W przypadku wyjazdu pociągu z przystanku w kierunku peronów stacji Gdańsk Główny, czas zajęcia przebiegu (rozjazdów krytycznych) jest równocześnie czasem zwolnienia przebiegu w urządzeniach srk (odbiegu stacyjnego).

Przyjęta przez Zarządcę metodologia obliczeń zdolności przepustowej stacji Gdańsk Główny (p.o. Gdańsk Śródmieście) wygląda następująco:

$$N_{teor.} = \frac{1440 \times m}{t_z + t_r} \text{ [poc./d]}$$

$$N_{prak.} = \frac{1440 \times m}{t_z + t_r} (1 - r) \text{ [poc./d]}$$

gdzie:

$N_{teor.}$ – teoretyczna zdolność przepustowa badanej stacji [poc/dobę];

$N_{prak.}$ – praktyczna (osiągalna) zdolność przepustowa badanej stacji [poc/dobę];

m – liczba torów stacyjnych w badanej grupie;

t_z – przeciętny czas zajęcia toru badanej grupy torów [min.];

t_r – przeciętny czas zajęcia rozjazdów (przebiegu sprzecznego) i czasu obiegu (wyjazdu) z grupy torów [min.];

r – współczynnik rezerwy technicznej (dla zachowania stabilności wykresu ruchu).

Założenia:

m – 2 tory stacyjne (tor nr 501 i 502);

t_z – 10 minut;

t_r – 2 minuty.

$$N_{stteor.} = \frac{1440 \times 2}{10 + 2} = \frac{2880}{12} = 240 \text{ poc./d.}$$

$$N_{prak.} = \frac{1440 \times 2}{10 + 2} (1 - 0,25) = \frac{2880}{12} \times 0,75 = 180 \text{ poc. /d}$$

Z powyższych wyliczeń wynika, że liczba pociągów możliwych do uruchomienia po jednym torze wynosi 180 pociągów na dobę. Dla linii dwutorowej liczba ta wynosi więc 180 pociągów x 2 tory = **360 pociągów/dobę**.

Interwał stacyjny czasu następstw pociągów na stacji Gdańsk Główny

Przy wyznaczaniu interwału czasu następstwa pociągów na krytycznym fragmencie linii kolejowej nr 250 (km -1,013 do km 0,080), w obliczeniach Zarządca uwzględnił zdolność przepustową stacji Gdańsk Główny, ograniczoną liczbą torów przyjazdowo - odjazdowych na p.o. Gdańsk Śródmieście, czasem ich zajęcia i czasem przebiegów sprecznych, przekładających się w rezultacie na wolumen przyjmowanych i wyprawianych pociągów na p.o. Gdańsk Śródmieście.

2 p.o. Gdańsk Śródmieście znajduje się w graniach stacji Gdańsk Główny.

Zastosowano poniższy wzór:

$$t_n = \frac{T}{N_{prak}} [min]$$

gdzie:

t_n – interwał czasowy między wyprawianiem dwóch pociągów na fragmencie krytycznym;

T – rozważany okres (jedna doba);

N_{prak} – praktyczna (osiągalna) zdolność przepustowa badanej stacji [poc./dobę].

Obliczenia:

$$t_n = \frac{1440}{180} = 8 \text{ min}$$

Obliczenie współczynnika

Maksymalna liczba pociągów do uruchomienia określona w interwale czasowym co 8 minut:

$$60 \text{min} / 8 \text{ min} * 2 \text{ tor} * 24 \text{ godziny} = 360 \text{ pociągów}$$

Średniodobowa liczba pociągów uruchamianych w rjp 2020/21 wynosi **289 pociągów**. W liczbie tej Zarządca uwzględnił pociągi wszystkich przewoźników zamawiających trasy na linii kolejowej nr 250.

$$289/360 * 100\% = 80,28\%$$

Średniodobowy poziom wykorzystania sieci kolejowej w 2021 r., który Zarządca przyjął do szacowania poziomu kosztów bezpośrednich związanych z przejazdem pociągu w kategorii kosztów utrzymania i remontów (innych niż koszty automatyki i sterowania oraz koszty związane z urządzeniami dostarczającymi energię trakcyjną), wynosi ~~80,28~~%.

1.2. Wyznaczenie bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów dla pozycji kosztowych z zakresu automatyka i sterowanie

W ramach tej grupy kosztów Zarządca określił według metodyki własnej³ udział kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu dla pozycji kosztowych z zakresu automatyka i sterowanie.

Art. 4 ust. 1 lit. h oraz pkt 8 preambuły rozporządzenia 2015/909 wskazują, że koszty związane z urządzeniami przytorowymi nie mogą być kwalifikowane, chyba że są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu. Dla wypełnienia tego warunku Zarządca przyjął, że wprawdzie systemy sterowania ruchem kolejowym na liniach czynnych muszą pozostawać w gotowości niezależnie od częstotliwości prowadzonego na linii ruchu, jednakże w urządzeniach tych występują elementy, które zużywają się w sposób zależny od natężenia ruchu pociągów. Są to m.in.:

- przekaźniki – urządzenia elektromagnetyczne, wyposażone w zespoły styków sterujących obwodami srk. Działanie przekaźnika oparte jest na zasadzie pracy elektromagnesu, który swą kotwicą porusza zespół styków, powodując ich przełączanie. Zużywanie się elementów przekaźnika jest wprost proporcjonalne do liczby przełączeń. Liczba użyć przekaźników jest wprost proporcjonalna do liczby najechań na czujniki kół pojazdów kolejowych, co powoduje, że występuje prosta proporcjonalność pomiędzy liczbą pociągów a zużyciem przekaźnika;
- napędy elektryczne – służą do przestawiania zwrotnic, wykolejnic i ruchomych dziobów krzyżownic. Prawidłowe końcowe położenie zwrotnicy kontrolowane jest za pomocą specjalnego zespołu styków, umieszczonych w napędzie. Odpowiednio zwierane styki sygnalizują u dyżurnego ruchu na pulpicie (nastawczym, komputerowym), w jakim położeniu znajduje się rozjazd. Każdorazowe uruchamianie napędu jest bezpośrednio związane ze zmianą kierunku jazdy pociągu, co z kolei skutkuje zużywaniem się elementów napędu – zużycie jest wprost proporcjonalne do liczby użyć.

Współczynnik określający część kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku przejazdu pociągu, stanowiących koszty związane z elementami urządzeń automatyki i sterowania ruchem wymienionymi powyżej (WAS) – tym samym określający część tych kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu – został wyznaczony na podstawie wzoru:

³ „Metodologia wyznaczania wartości amortyzacji do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rozkład jazdy 2022/23” – załącznik do pisma Zarządcy z 22 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.17.22).

$$W_{AS} = \frac{\text{koszty związane z elementami, których zużycie zależne jest od przejazdu pociągu}}{\text{koszty związane z utrzymaniem, naprawą i remontami urządzeń automatyki i sterowania ruchem}}$$

Wg obliczeń Zarządcy na podstawie danych z 2021 r., wartość współczynnika wynosi ~~2,5~~ 2,5%.

1.3. Wyznaczenie bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów dla pozycji kosztowych z zakresu urządzeń dostarczających energię trakcyjną

Zgodnie z metodologią przedstawioną za pismem z 22 listopada 2022 r. współczynnik korygujący zastosowany dla kosztów urządzeń zasilania trakcyjnego Zarządca wyznaczył w oparciu o koszty poniesione w ostatnim zamkniętym roku rozliczeniowym. Dla niniejszego projektu cennika jest to 2021 rok.

Zgodnie z przedstawioną przez Zarządcę metodologią w pierwszej kolejności wydziela on z całości kosztów związanych z udostępnieniem urządzeń dostarczających energię trakcyjną tę część, która jest związana z przejazdem pociągu (dokonany zostaje podział na koszty działań związanych z przejazdem pociągu oraz takie, na których wykonanie fakt przejazdu pociągu nie ma wpływu).

Do kosztów związanych z przejazdem pociągów w tym zakresie zaliczono koszty:

- obsługi awaryjnej urządzeń dostarczających energię trakcyjną;
- amortyzacji urządzeń dostarczających energię trakcyjną;
- materiałów użytych w związku z obsługą awaryjną urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Jako niemające związku z przejazdem pociągu Zarządca zakwalifikował koszty przeglądów i obsługi bieżącej (jako wykonywane niezależnie od przejazdu pociągu). Na tym etapie Zarządca nie wyróżnia elementów sieci, których dotyczą poniesione koszty. Koszty przeglądów i obsługi bieżącej zostają wyłączone, niezależnie od tego czy dotyczą przewodu jezdnego linii nośnej, czy jakiegokolwiek innego urządzenia.

W kolejnym etapie Zarządca określił wpływ przejazdu pociągów na zużycie poszczególnych urządzeń dostarczających energię trakcyjną (elementów składowych sieci trakcyjnej). W tym celu dla każdego z elementów sieci trakcyjnej określony zostaje indywidualny współczynnik określający wpływ przejazdu pociągu na jego zużycie:

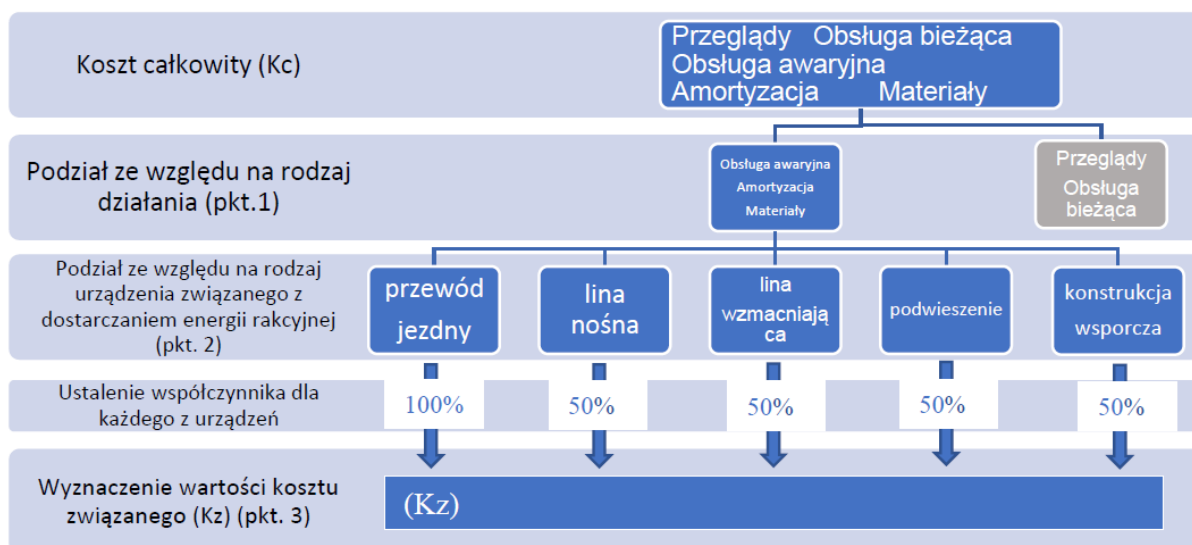
- dla przewodu jezdnego współczynnik ten Zarządca oszacował na poziom ~~2,5~~ 2,5%;
- dla linii nośnej, linii wzmacniającej, konstrukcji wsporczej oraz podwieszeń określono go na podstawie skrócenia czasu zużycia tego elementu w warunkach, kiedy ma miejsce ruch pociągów do prognozowanego przy jego braku.

Normatywny okres użytkowania elementów sieci trakcyjnej Zarządca przyjął zgodnie z zapisami Rozdziału IV „Wytucznych diagnozowania sieci trakcyjnej” opracowanych przez PKP S.A. Wydział Usług Sieciowych Dyrekcji Elektroenergetyki Kolejowej (nr IEN2 – 5520 - 21/00 przekazanych do stosowania pismem E9-5520/31/00 z 24 lipca 2020 r.). Rzeczywisty okres użytkowania przyjęty został na podstawie harmonogramów utrzymania urządzeń dostarczających energię trakcyjną realizowanych przez Zarządcę.

Urządzenie	Normatywny okres użytkowania [lata]	Rzeczywisty okres użytkowania [lata]	Współczynnik
lina nośna	2,5 2,5	2,5 2,5	2,5 2,5
lina wzmacniająca	2,5 2,5	2,5 2,5	2,5 2,5
podwieszenie	2,5 2,5	2,5 2,5	2,5 2,5
konstrukcja wsporcza	2,5 2,5	2,5 2,5	2,5 2,5

W kolejnym etapie Zarządca oblicza iloczyn kosztów poniesionych na każdy z elementów oraz odpowiadające im współczynniki wyznaczone w sposób opisany powyżej. Otrzymana w ten sposób wartość określona została jako koszt związany z dostarczaniem energii trakcyjnej (Kz). Zarządca wyznacza współczynnik dla urządzeń związanych z dostarczaniem energii trakcyjnej jako stosunek kosztu związanego (Kz) do kosztu całkowitego (Kc). Koszt całkowity (Kc) stanowią wszystkie koszty poniesione na utrzymanie, remonty i naprawy urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Schemat wyznaczania współczynnika dla urządzeń dostarczających energię trakcyjną wygląda następująco:



Iloraz obu wielkości (Kz/Kc) wyznaczył współczynnik $\frac{Kz}{Kc} \cdot 100\%$.

$$\frac{Kz}{Kc} * 100\% = \frac{Kz}{Kc} \cdot 100\%$$

Wyznaczony współczynnik Zarządca stosuje dla wyznaczenia bazy kosztów do kalkulacji części stawki zależnej od trakcji pociągu.

Pismem z 22 listopada 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.17.22, data wpływu do UTK: 30 listopada 2022 r.), Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 18 listopada 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.23.JP), w którym Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzasadnienia zaliczenia do kosztów kwalifikowalnych 100% kosztów naprawy i remontów infrastruktury: tory szlakowe, tory stacyjne, łączniki i rozjazdy. Zarządca wyjaśnił w piśmie z 22 listopada 2022 r. kwestię kwalifikowalności kosztów napraw i remontów infrastruktury dla wyszczególnionych jej elementów na poziomie 100%. Zarządca uzasadnił, że wszystkie naprawy i remonty tych elementów infrastruktury bezpośrednio wynikają z przejazdu pociągu oraz mają na celu zachowanie wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Zarządca uznał, że przy założeniu braku ruchu pociągów ponosiłby jedynie koszty bieżącej eksploatacji oraz przeglądów. Prezes UTK przyjmuje słuszność argumentacji Zarządcy w tym zakresie.

Prezes UTK, po analizie materiału dowodowego niniejszej sprawy, w tym zapoznaniu się z udzielonymi przez Zarządcę wyjaśnieniami, uznaje postępowanie Zarządcy w zakresie kwalifikowania kosztów utrzymania i remontów infrastruktury jako prawidłowe i zgodne z obowiązującymi przepisami.

2. Amortyzacja

Spółka jako zarządca infrastruktury i przewoźnik kolejowy prowadzi, zgodnie z wymaganiami ustawy o transporcie kolejowym, odrębną rachunkowość w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych.

Zgodnie z przedstawioną metodologią, każdy ze środków trwałych posiada przypisane konto dedykowane dla księgowania odpisów amortyzacyjnych stanowiących wartość amortyzacji. Oznaczenie rodzaju działalności zawarte jest w numerze konta kosztów rodzajowych. Bazę kosztów związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową stanowią koszty przypisane do działalności zarządcy.

Środki trwałe Zarządcy, dla których amortyzacja została wliczona do bazy kosztów będących podstawą kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej, to:

- 1) sieć trakcyjna;
- 2) tory szlakowe;
- 3) tory stacyjne;

- 4) łączniki i rozjazdy;
- 5) automatyka i sterowanie;
- 6) perony;
- 7) przejścia, tunele, kładki;
- 8) wiaty;
- 9) maszyny i urządzenia do prac torowych;
- 10) urządzenia techniczne dozоровe;
- 11) urządzenia teletechniczne;
- 12) urządzenia transportu pionowego.

Do bazy kosztów będącej podstawą kalkulacji stawki dostępu Zarządca włączył jedynie część kosztów amortyzacji środków trwałych sfinansowanych ze środków własnych. Zarządca wyłącza koszty amortyzacji środków trwałych, finansowanych ze środków pochodzących z dotacji inwestycyjnej.

Poszczególnym grupom środków trwałych Zarządca przypisał następujące współczynniki:

- a. $\frac{1}{100}$ % dla urządzeń dostarczających energię trakcyjną (sieć trakcyjna);
- b. $\frac{1}{100}$ % dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk);
- c. $\frac{1}{100}$ % dla wszystkich pozostałych grup środków trwałych.

Sposób wyznaczania ww. współczynników został opisany szczegółowo w pkt 1.1-1.3 niniejszej decyzji (*Koszty utrzymania i remontów infrastruktury*).

Przedstawiona przez Zarządcę metodologia wyznaczania wartości amortyzacji dla kalkulacji cennika w sposób akceptowalny określa postępowanie Zarządcy w procesie weryfikacji kosztów bezpośrednio związanych z ruchem pociągów, ich przypisania do poszczególnych grup kosztowych i na podstawie uzasadnionych i obliczonych współczynników, wyznaczenia wartości amortyzacji wliczanej do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Prezes UTK, po analizie materiału dowodowego niniejszej sprawy, w tym zapoznaniu się z udzielonymi przez Zarządcę wyjaśnieniami, uznaje postępowanie Zarządcy w zakresie kwalifikowania amortyzacji jako prawidłowe i zgodne z obowiązującymi przepisami.

3. Koszty prowadzenia ruchu

Zarządca oświadczył, że do bazy kosztów służących do wyznaczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej zaliczone zostały wyłącznie koszty wynagrodzeń dla pracowników wykonujących czynności związane z prowadzeniem ruchu na linii 250.

Dla wyodrębnienia tych kosztów Zarządca oszacował uśredniony czas czynności dyżurnego ruchu, wykonywanych dla przejazdu jednego pociągu, na podstawie:

- średniej dobowej liczby pociągów kursujących po linii nr 250, określonej na podstawie pracy eksploatacyjnej wszystkich przewoźników wykonanej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy (289 pociągów);
- czasu trwania jednej zmiany roboczej (12h).

Określono średnią liczbę pociągów obsługiwanych podczas trwania zmiany roboczej i na tej podstawie wyznaczono współczynnik określający, jaka część pracy dyżurnego ruchu związana jest bezpośrednio z przejazdem pociągu. Współczynnik ten został wykorzystany do określenia udziału kosztów wynagrodzeń bezpośrednio związanych z przejazdem pociągu w segmencie prowadzenia ruchu.

Współczynnik oszacowano odrębnie dla dyżurnych ruchu zatrudnionych na nastawniach zdalnego sterowania stacji Gdynia Główna (GG-SKM) i stacji Gdańsk Główny (G-SKM), na obiekcie zdalnego sterowania na stacji Gdynia Chylonia (GCh-SKM), a odrębnie dla nastawni stacji Gdynia Cisowa Postojowa (GCA). Wynika to z odmiennej specyfiki nastawni GCA, na której zatrudnionych jest dwóch dyżurnych ruchu, gdzie jeden wykonuje czynności związane z prowadzeniem ruchu na linii nr 250, drugi zaś z obsługą OIU – tory stacji Gdynia Cisowa Postojowa.

Jak wskazano w projekcie cennika, koszty wynagrodzeń pracowników związanych z obsługą OIU zostały wydzielone jako część kosztów związanych z OIU i przypisane są do innego rodzaju działalności.

Czas czynności dyżurnych ruchu związany z przejazdem pociągu nastawni GG-SKM, GCh-SKM i G-SKM, przy uwzględnieniu uśrednionego czasu pracy dla obsługi jednego pociągu [min], czasu trwania zmiany roboczej [min],

średniej liczby pociągów w dobie, średniej liczby pociągów w zmianie roboczej, czasu pracy związanego z przejazdem pociągu w ciągu zmiany roboczej, stanowi $\times\text{--}\times\%$ czasu pracy dyżurnych ruchu. Przy uwzględnieniu tych samych parametrów, czas czynności dyżurnych ruchu związany z przejazdem pociągu nastawni GCA stanowi $\times\text{--}\times\%$ czasu pracy dyżurnych ruchu.

Współczynniki wyznaczone w celu określenia udziału w kosztach wynagrodzeń dyżurnych ruchu kosztów związanych bezpośrednio z przejazdem pociągu dla nastawni GG-SKM, G-SKM i GCh-SKM oraz dla nastawni GCA, posłużyły do wyznaczenia sumarycznego współczynnika dla tej pozycji kosztów.

Dane do wyznaczenia współczynnika sumarycznego przedstawiono w następującym ujęciu:

Nazwa stanowiska	Liczba etatów	Współczynnik	Współczynnik średni
dyżurny ruchu na posterunkach SKM-GG; SKM-G, GCh-SKM	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$
dyżurni ruchu na posterunku GCA	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	

* Posterunek GCA obsadzony jest przez 12 etatów, koszty 6 etatów uwzględniane są w odrębnych księgach rachunkowych prowadzonych dla OIU.

Współczynnik ten został obliczony jako średnia ważona liczbą etatów przypisanych dla tych dwóch grup.

Współczynnik ten wynosi:

$\times\text{--}\times\%$

W ramach kosztów pracy uwzględnione zostały wyłącznie koszty wynagrodzeń oraz ubezpieczeń społecznych wynikające z ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych.

Wszelkie pozostałe koszty wynagrodzeń realizowane jako wypełnienie postanowień Regulaminu Pracy lub inne niezwiązane wprost z zapłatą za świadczenie pracy bezpośrednio związanej z prowadzeniem ruchu pociągów, których wliczanie do bazy kosztów jest niezgodne z art. 4 lit. d rozporządzenia 2015/909 (w tym pośrednie koszty wynagrodzeń i emerytur), zostały wyłączone z bazy kosztów będącej podstawą kalkulacji. Zarządca w ten sposób wyeliminował nieprawidłowość wykazaną przez Prezesa UTK w decyzji z 27 lipca 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.4.2022.JP) odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika.

Prezes UTK, po analizie materiału dowodowego niniejszej sprawy, uznaje postępowanie Zarządcy w zakresie kwalifikowania kosztów prowadzenia ruchu kolejowego jako prawidłowe i zgodne z obowiązującymi przepisami.

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.

Opisany powyżej sposób ustalenia oraz oszacowania przez Zarządcę wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu pozwala na ocenę, że identyfikacja kosztów oraz kwalifikowanie ich wartości do kosztów bezpośrednich zostały przeprowadzone przez Zarządcę w sposób zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym i z przepisami § 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz art. 3 ust. 1 i 4, a także art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

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

Koszty Zarządcy za 2021 r. [zł]	
koszty prowadzenia ruchu	$\times\text{--}\times$
koszty utrzymania i remontów infrastruktury	$\times\text{--}\times$
koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury będącego rezultatem przejazdu pociągów	$\times\text{--}\times$
koszty ogółem	$\times\text{--}\times$
koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną	$\times\text{--}\times$

Planowane w projekcie cennika 2022/2023 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:⁴

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	rok 2022	rok 2023
CPI dynamika średnioroczna	114,2	112,3%

W opinii Prezesa UTK przeprowadzone przez Zarządcę ustalenie współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz użyte do kalkulacji wskaźniki inflacji są prawidłowe, zgodne z przepisami § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017.

Planowaną na 2023 r. wysokość kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2022/2023 koszty przyjęte do ustalenia stawek opłaty podstawowej [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	✕--✕
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✕--✕
Koszty amortyzacji rzeczowego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego	✕--✕
Koszty ogółem	✕--✕
Koszty bezpośrednie w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną	✕--✕

Porównanie kosztów z wykonania w roku 2021 i planowanych na rok 2023 (rjp 2022/2023), oparte na danych wynikających z projektu cennika z 3 listopada 2022 r. oraz wykonania w roku 2020 i planowanych na rok 2022 (rjp 2021/2022), oparte na danych wynikających z zatwierdzonego przez Prezesa UTK projektu cennika Zarządcy na rjp 2021/2022 z 6 kwietnia 2021 r., zatwierdzonego decyzją nr DRR-WLKD.730.4.2021.AŁ z 5 lipca 2021 r., przedstawiono w ujęciu tabelarycznym:

POZYCJA KOSZTOWA	PROJEKT CENNIKA		OBOWIĄZUJĄCY CENNIK z 5 lipca 2021 r. (dec. nr DRR-WLKD.730.4.2021.AŁ)		RÓŻNICA WYKONANIA	
	Wykonanie 2021	Plan 2023	Wykonanie 2020	Plan 2022	2021/2020	
	[zł]	[zł]	[zł]	[zł]	[zł]	%
Koszty całkowite	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
Koszty związane z prowadzeniem ruchu bezpośrednio i pośrednio związane z prowadzeniem ruchu, utrzymaniem	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕

⁴ Projekcja inflacji i PKB, Narodowy Bank Polski opublikowana 12 lipca 2022 r. na stronie: https://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji.html.

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	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕

Wzrost w stosunku do 2020 r. kosztów prowadzenia ruchu został szczegółowo uzasadniony przez Zarządcę jako wynik przede wszystkim włączenia części kosztów związanych z obsługą linii kolejowej nr 250 z nastawni Gdynia Cisowa Postojowa, co w bazie kosztowej stanowiącej podstawę do kalkulacji obecnie obowiązującego oraz wcześniejszych cenników nie miało miejsca (zaliczano te koszty do OIU Gdynia Cisowa).

Ponadto Zarządca wskazuje jako przyczynę wzrostu kosztów aktualizowane przez NBP wskaźniki inflacji (dwukrotnie w 2022 r.), podwyżkę wynagrodzeń dyżurnych ruchu oraz wzrost kosztów usługi polegającej na zapewnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (usługa świadczona przez podmiot zewnętrzny), co w powiązaniu ze wzrostem wskaźnika wykorzystania przepustowości linii nr 250 w 2021 r. w stosunku do roku 2020, który stanowi podstawę do kalkulacji czasu pracy związanej z przejazdami pociągów, uzasadnia wykazane koszty do projektu cennika.

W opinii Prezesa UTK argumentacja Zarządcy dotycząca kwalifikacji kosztów do bazy kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów nie budzi zastrzeżeń. Zmiany wysokości przedstawionych przez Zarządcę kosztów zostały udokumentowane i wyjaśnione.

III. Planowana praca eksploatacyjna

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

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

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

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

Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną w rjp 2020/2021 [pockm]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją spalinową w rjp 2020/2021 [pockm]	Planowana na rjp 2022/2023 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Planowana na rjp 2022/2023 praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]
2 179 544	20 111	2 179 544	20 111
2 199 655		2 199 655	

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na poziomie 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. Prezes UTK uznaje powyżej opisany sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej za zgodny z § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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

Przedziały masy pociągów	Wykonana praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Wykonana praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]	RAZEM	
			wykonana praca eksploatacyjna [pockm]	wykonana praca eksploatacyjna [pockm] z zastosowaniem zaokrąglenia
1	2	3	4	5
Poniżej 100	39,9960	1 981,581	2 021,577	2 022
101-200	551 725,3110	14 664,083	566 389,394	566 389
201-300	1 337 192,8330	3 337,335	1 340 530,168	1 340 530
301-400	289 918,7010	100,908	290 019,609	290 020
401-500	213,2420	13,743	226,985	227
501-600	453,5190	13,743	467,262	467
	2 179 543,60	20 111,39	2 199 654,995	2 199 655

Pismem z 15 grudnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.19.22) Zarządca wyjaśnił, że dla dalszych obliczeń przedstawione wyniki zostały zaokrąglone.

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

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

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

- Część stawki zależna od traktacji pociągu

Zarządca przedkładając Prezesowi UTK projekt cennika przy piśmie z 23 sierpnia 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.12.22), zrezygnował z opracowywania części stawki zależnej od traktacji pociągu i poinformował, że będzie stosował na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów odpowiadającą mu część cennika obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów (2021/2022).

Pismem z 7 października 2022 r. (znak: DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP) Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzasadnienia rezygnacji z opracowania w projekcie cennika części stawki jednostkowej opłaty podstawowej w zakresie części stawki zależnej od traktacji pociągu.

Jednocześnie Prezes UTK w powyższym piśmie wyraził stanowisko, że przywołany przepis art. 33 ust. 22 ustawy o transporcie kolejowym należy stosować łącznie z art. 33 ust. 13, w którym to wskazano, jakie części ma zawierać projekt cennika. Z kolei zgodnie z § 21 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., stawkę jednostkową opłaty podstawowej (...) ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich (...) oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, zaś zgodnie z § 21 ust. 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. 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. Prezes UTK poinformował Zarządcę w ww. piśmie, że część stawki zależna od traktacji pociągu stanowi integralną część stawki jednostkowej opłaty podstawowej i powinna zostać ustalana, zgodnie z treścią § 21 ust. 12 pkt 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych traktacją elektryczną.

Zarządca pismem z 10 października 2022 r. (znak: SKMDI1.070.1.13.22) wyraził stanowisko, że część stawki zależna od traktacji pociągu ustalona została w oparciu o obowiązujące przepisy i jest niezależną częścią opłaty podstawowej, którą to część zarządca infrastruktury w oparciu o art. 33 ust. 22 ustawy ma możliwość zastosować na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy.

Zarządca pismem z 3 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK: 7 listopada 2022 r.; znak: SKMDI1.070.1.14.22), przedłożył do zatwierdzenia Prezesa UTK zmieniony projekt cennika, który, wbrew wcześniejszemu stanowisku Zarządcy, zawiera kalkulację części stawki związanej z rodzajem traktacji.

Część stawki zależną od traktacji pociągu Zarządca wyznaczył jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych traktacją elektryczną:

$$S_{TP} = 2\ 586\ 575,97\ \text{zł} / 2\ 179\ 544\ \text{pockm} = 1,19\ \text{zł/pockm}$$

W ocenie Prezesa UTK sposób ustalania części stawki zależnej od traktacji pociągu jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

- Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Jak Zarządca wyjaśnił w projekcie cennika, ze względu na fakt, że linia kolejowa nr 250 jest jednolita na całej długości, nie stosuje się współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorię linii.

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, co jest zgodne z § 21 ust. 4 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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

$$12\ 573\ 894,94\ \text{zł} / 2\ 199\ 655\ \text{pockm} = 5,72\ \text{zł/pockm}$$

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

Wyznaczenie współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu

Jak wyjaśnił Zarządca w projekcie cennika, na podstawie rzeczywistego wykonania pracy eksploatacyjnej w poszczególnych przedziałach całkowitej masy pociągów, przyporządkowana została zaplanowana praca eksploatacyjna do wcześniej ustalonych przedziałów mas, w celu wyznaczenia optymalnego współczynnika różnicującego część stawki zależnej od masy pociągu, przy założeniu jednej drugorzędnej kategorii linii i wykonywanego jednego rodzaju przewozów pasażerskich.

W zależności od wielkości zaplanowanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych przedziałach mas pociągów, Zarządca określił współczynniki różnicujące część stawki w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem traktacji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Współczynnik o wartości 1 różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu Zarządca umieścił w przedziale mas 201-300 ton.

Jak Zarządca wyjaśnił w projekcie cennika, na podstawie ilości wykonanej w rjp 2020/2021 pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi o poszczególnych masach na linii kolejowej nr 250, Zarządca wyznaczył średnią wartość masy pociągu (254 t). Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla rjp 2020/2021, co jest zgodne z § 21 ust. 7 i 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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.

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

Zarządca dokonał sprawdzenia spełnienia warunku, o którym mowa w § 21 ust. 10 pkt 3 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r, zgodnie z którym planowane przychody z opłaty podstawowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, są równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Przedziały masy pociągu [t]	Wartość współczynnika różnicującego	Część stawki zależna od kategorii linii i masy pociągu	Część stawki zależna od kategorii linii i masy pociągu dla przedziału masy [2*3]	Planowana praca eksploatacyjna	Sprawdzenie [4*5]
		[zł/pockm]			
1	2	3	4	5	6
0-100	0,7404922	5,72	4,23	2 021,58	8551,28
101-200	0,8702461		4,97	566 389,39	2814955,27
201-300	1		5,72	1 340 530,17	7667832,57
301-400	1,2535872		7,17	290 019,61	2079440,60
401-500	1,5071744		8,62	226,99	1956,65
501-600	1,7607616		10,07	467,26	4705,31
					2 199 655,00

Prezes UTK zweryfikował poprawność ustalania przez Zarządcę współczynnika różnicującego stawkę zależną od masy pociągu i uznał, że jest ono zgodne z przepisami § 21 ust. 2, 9 i 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Prezes UTK uznaje proces kalkulacji średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej dokonany przez Zarządcę jako poprawny, zgodny z przepisami § 21 ust. 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

b) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

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.

V. Wnioski

Na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone 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 dostatecznie wykazał, że jego sposób przypisywania kosztów do kosztów kwalifikowalnych jako bezpośrednie spełnia wymogi rozporządzenia 2015/909.

Zarządca wycofał się ze swojego pierwotnego stanowiska, zgodnie z którym chciał zastosować w przedkładanym projekcie cennika część stawki zależnej od trakcji pociągu obowiązującej w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów (2021/2022). Zarządca w wyniku korekty projektu cennika pismem z 3 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK: 7 listopada 2022 r.; znak: SKMDI1.070.1.14.22) wprowadził kalkulację tej części stawki, zgodnie z obowiązującymi przepisami przywoływanymi przez Prezesa UTK w piśmie z 7 października 2022 r. nr DRR-WLKD.730.13.2022.22.JP.

Ponadto, Prezes UTK, kierując się zasadą transparentności procesu zatwierdzania projektu cennika, poddał go procesowi konsultacji społecznych, podając do publicznej wiadomości (komunikat na stronie internetowej UTK z 2 września 2022 r.) informację o możliwości przedstawiania uwag i opinii do przedmiotowego projektu cennika.

W wyniku konsultacji społecznych nie wpłynęły do Prezesa UTK żadne wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu od przewoźników lub organizacji społecznych. Nie zgłoszono również żadnych wniosków, opinii czy komentarzy odnoszących się do projektu cennika Zarządcy.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2022/2023 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK uznał, iż projekt cennika jest zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5 i 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami art. 3 ust. 1 i 4 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 i § 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. wydanego na podstawie art. 35 ustawy o transporcie kolejowym.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 33 ust. 15 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 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.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. 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 uprawnień do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*