

Warszawa, dnia 28 grudnia 2023 r.

Poz. 25

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.8.2023.AO
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 22 grudnia 2023 r.

w sprawie projektu cennika przedłożonego przez „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2023/2024.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 6, 8, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 12 czerwca 2015 r., s. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”, oraz § 21 ust. 1-21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r.”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, zwanego dalej „Zarządcą” lub „Spółką”, z 8 marca 2023 r., znak: ES/DFB/518/23 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 14 marca 2023 r.), w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2023/2024, którego pierwszą modyfikację Zarządca złożył pismem z 15 maja 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 (data wpływu do UTK: 18 maja 2023 r.), drugą modyfikację złożył pismem z 30 czerwca 2023 r. znak: ES/DFC/1084/23 (data wpływu do UTK: 4 lipca 2023 r.), a następnie trzecią modyfikację złożył pismem z 15 września 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1325/2023 (data wpływu do UTK: 21 września 2023 r.), zwanego dalej również „projektem cennika”,

ODMAWIAM ZATWIERDZENIA

projektu cennika Zarządcy w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2023/2024.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 8 marca 2023 r., znak: ES/DFB/518/23 (wpływ do UTK: 14 marca 2023 r.) Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, zwanego dalej również „projektem cennika”.

Do ww. wniosku Zarządca załączył projekt cennika, wraz z potwierdzeniem wniesienia opłaty skarbowej za wydanie decyzji w sprawie zatwierdzenia projektu cennika.

Pismem z 13 kwietnia 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.8.2023.8.AK Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego, materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym Zarządcy 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. W ww. piśmie Prezes UTK wezwał również Zarządcę do złożenia dodatkowych informacji i dokumentów:

1. informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2022 r. i 2023 r., w tym:
 - a) charakterystyki działalności biznesowej – opisu działalności Zarządcy,
 - b) opisu podstawowych celów organizacji – planu rozwoju działalności,

- c) planu w zakresie utrzymania infrastruktury;
2. polityki rachunkowości, planu kont oraz opisu (charakterystyki) planu kont Zarządcy;
3. uzupełnienia projektu cennika o wyjaśnienie na jakiej podstawie (wg jakiego klucza) z kosztów ogólnych związanych z działalnością kolejową, polegającą na obsłudze ruchu kolejowego i utrzymaniu infrastruktury kolejowej, wydzielono koszty dotyczące infrastruktury normalnotorowej;
4. uzupełnienia projektu cennika o wyjaśnienie na jakiej podstawie z kosztów dotyczących infrastruktury normalnotorowej wydzielono koszty bezpośrednie związane z udostępnieniem infrastruktury, a następnie na jakiej podstawie wydzielono z tej kwoty koszty do ustalenia opłaty podstawowej, koszty do ustalenia opłaty manewrowej i koszty obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonego do postoju wagonów;
5. rachunku zysków i strat za 2022 r., sporządzonego zgodnie z załącznikiem nr 1 do pisma (w wersji podpisanej i wersji edytowalnej elektronicznej);
6. przychodów oraz kosztów za 2022 r., sporządzonych zgodnie z załącznikiem nr 2 do pisma (w wersji podpisanej i wersji edytowalnej elektronicznej);
7. planu przychodów oraz kosztów na 2024 r., przygotowanego w oparciu o załącznik nr 2 do pisma, na podstawie kosztów za 2022 r. oraz planowanych wskaźników dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej (w wersji podpisanej i wersji edytowalnej elektronicznej);
8. poprawy w projekcie cennika projekcji kosztów na 2024 r., ustalonej za pomocą wskaźników dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych (a nie wskaźników dynamiki cen produkcji sprzedanej przemysłu, jakie Zarządca wykorzystał w obliczeniach) oraz, w przypadku wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej;
9. uzupełnienia projektu cennika o szczegółowy opis każdej grupy kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, a następnie opis, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związane z prowadzeniem ruchu kolejowego na koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowalne, tzn. opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jakie koszty uznano za niekwalifikowalne);
10. uzupełnienia projektu cennika o szczegółowy opis każdej grupy kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, a następnie opisu, w jaki sposób Zarządca ocenia i dzieli poszczególne grupy kosztów związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na koszty bezpośrednie oraz koszty niekwalifikowalne, tzn. opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jakie koszty uznano za niekwalifikowalne);
11. uzupełnienia projektu cennika o dane szczegółowe dotyczące amortyzowanych środków trwałych (wartości będącej podstawą naliczania odpisów księgowych, wartości aktywów trwałych finansowanej ze środków publicznych, nominalnego czasu amortyzacji księgowej, itd.);
12. uzupełnienia projektu cennika o szczegółowy opis sposobu kwalifikacji i kalkulacji części amortyzacji do kosztów bezpośrednich (jaką część amortyzacji zaliczono do kosztów bezpośrednich, a jaką część uznano za niekwalifikowalną);
13. prezentacji w pliku excel obliczeń służących wyznaczeniu wartości amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów (kosztu bezpośrednio poniesionego jako rezultat przejazdu pociągu).

Zarządca pismem z 20 kwietnia 2023 r., nr I.dz. DFC/JOMI/725/2023 (data wpływu do UTK: 26 kwietnia 2023 r.) zwrócił się do Prezesa UTK z prośbą o zgodę na złożenie odpowiedzi na ww. pismo do 15 maja 2023 r.

Prezes UTK pismem z 21 kwietnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.10.AK, wyraził zgodę na przedłożenie przez Zarządcę ww. informacji i dokumentów do 15 maja 2023 r.

Zarządca pismem z 15 maja 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 (data wpływu do UTK: 18 maja 2023 r.) złożył pierwszą modyfikację projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024. Do ww. pisma Zarządca załączył:

1. Plan rzeczowo-finansowy „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o. na rok 2022 wraz z korektą, na rok 2023 z korektą;
2. Politykę rachunkowości z planem kont;
3. Rachunek zysków i strat za 2022 r.;
4. Zestawienie przychodów oraz kosztów za 2022 rok;

5. Plan przychodów oraz kosztów na 2024 rok zgodnie z załącznikiem 2;
6. Obliczenia służące wyznaczeniu wartości amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów (koszt bezpośrednio poniesiony jako rezultat przejazdu pociągów);
7. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024.

Wnioskiem z 23 maja 2023 r. (data wpływu do UTK: 29 maja 2023 r.) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „IGTL”, wniosła o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym dotyczącym projektu cennika Zarządcy.

Prezes UTK, pismem z 1 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.13.AO zawiadomił Zarządcę, że w związku ze złożeniem przez niego pisma z 15 maja 2023 r. znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 w sprawie modyfikacji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesa UTK pismem z 8 marca 2023 r. znak: ES/DFB/518/23, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian, polegających na zmianie wysokości planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, stanowiących bazę do kalkulacji projektu cennika, bieg 90-dniowego terminu na rozstrzygnięcie Prezesa UTK w toczącym się postępowaniu administracyjnym rozpoczął się z datą wpływu ww. pisma, tj. z dniem 18 maja 2023 r., a termin wydania decyzji w niniejszym postępowaniu administracyjnym upływa 16 sierpnia 2023 r. Ponadto, Prezes UTK w ww. piśmie z 1 czerwca 2023 r. wezwał Zarządcę do przedłożenia dodatkowych informacji i dokumentów tj.:

1. informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2024 r., w tym: charakterystyki działalności biznesowej – opisu działalności Zarządcy, opisu podstawowych celów organizacji – planu rozwoju działalności, planu w zakresie utrzymania infrastruktury;
2. precyzyjnego opisu sposobu wyliczenia długości infrastruktury normalnotorowej, która może być podstawą naliczania kosztów bezpośrednich na potrzeby kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. W szczególności w trakcie wyjaśnień Zarządca powinien odnieść się do znaczenia następujących torów, których koszty, zgodnie z treścią pisma z 15 maja 2023 r., Zarządca zalicza do cennika opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej: „tory sąsiadujące z bocznkami zgodnie z wyznaczoną granicą utrzymania lub granicą działki”, „w całości długość torów sąsiadujących operatorów, którzy nie korzystają z infrastruktury kolejowej znajdującej się na ich terenie”. Zarządca został wezwany do uzasadnienia przyjętego przez siebie sposobu kwalifikacji kosztów na podstawie udziału infrastruktury normalnotorowej w infrastrukturze zarządzanej przez Zarządcę;
3. wyjaśnienia odnośnie informacji i tabeli zawartej na str. 2 pisma Zarządcy z 15 maja 2023 r., dotyczącej kosztów ogólnych związanych z działalnością kolejową, poniesionych przez Zarządcę w 2022 r., w tym precyzyjnego opisu procesu decyzyjnego w zakresie ewidencji (przypisania) kosztów w wymiarze księgowym, jakim jest MPK – 50,53,54,55,59, który Zarządca prowadzi do wyodrębnienia kosztów działalności kolejowej przedsiębiorstwa;
4. wyjaśnienia przyczyn wzrostu kosztów działalności kolejowej Zarządcy w 2022 r. w stosunku do 2021 r., wraz z załączeniem wszystkich zapisów MPK, które dotyczą tych wyodrębnionych kosztów;
5. wyjaśnienia jaka część kosztów osobowych obciąża usługi obiektów infrastruktury usługowej oraz uszczegółowienia kwoty kosztów osobowych przypisanych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów infrastruktury z wyszczególnieniem pracowników (stanowisk) przypisanych do danej grupy, liczby etatów, sposobu szacowania kosztów (uwzględniania ewentualnych korekt np. z tytułu przerw w pracy, itp.) i wyjaśnienia istnienia bezpośredniego związku tych kosztów (poszczególnych rodzajów stanowisk) z przejazdem pociągu, w tym z ich zmianą w wyniku zmiany natężenia ruchu kolejowego;
6. wyjaśnienia zidentyfikowanej różnicy pomiędzy załącznikiem nr 3 do pisma z 15 maja 2023 r., który zawiera koszty (opłata podstawowa, manewrowa i OIU), a sprawozdaniem z działalności zarządu Spółki za 2022 rok (str. 9), które wskazuje przychody z infrastruktury kolejowej;
7. przedstawienia wersji podpisanej i edytowalnej (plik Excel) planu przychodów i kosztów na 2024 r., który będzie uwzględniał składowe wartości kosztów zaliczonych do grupy prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz amortyzacji, ze sprawdzeniem obliczeń planu kosztów na podstawie danych z 2022 r. oraz współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanych wskaźników inflacji. Plan kosztów uznanych za bezpośrednio ponoszone, przyjętych do obliczeń stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, tylko w niektórych przypadkach jest obliczony poprawnie, wynik obliczeń przedstawiony przez Zarządcę na str. 7 i 12 różni się od obliczeń wykonanych zgodnie z treścią § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.;
8. wskazania – jeśli wśród złożonych przez Zarządcę w toku niniejszego postępowania dokumentów (wszystkich, jakie wpłynęły do Prezesa UTK począwszy od pisma Zarządcy z 8 marca 2023 r.) znajdują się dokumenty lub dane objęte

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

Pismem z 7 czerwca 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/978/2023, Zarządca zawniósł o prolongatę terminu na przedłożenie informacji i dokumentów, wynikających z wezwania Prezesa UTK z 1 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.13.AO, do 19 czerwca 2023 r., a w piśmie z 19 czerwca 2023 r., znak: ES/DFB/JOKW/1034/2023, zawniósł o prolongatę ww. terminu do 30 czerwca 2023 r.

Zarządca pismem z 19 czerwca 2023 r., znak: ES/DFB/JOKW/1034/2023, złożył wyjaśnienia w zakresie danych i dokumentów w niniejszym postępowaniu administracyjnym wymagających objęcia tajemnicą przedsiębiorstwa. Zarządca wskazał w ww. piśmie, że dane ujawnione w załączniku nr 1 do pisma Zarządcy z 8 marca 2023 r. znak: ES/DFB/518/23, to jest w Sposobie ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, oraz w załącznikach nr 1, 4, 5, 6 i 7 do pisma z 15 maja 2023 r. znak: ES/DFC/JOMI/837/2023, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa, oraz wniósł o objęcie tych danych tajemnicą przedsiębiorstwa.

Prezes UTK pismem z 26 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.16.AO, wyraził zgodę na przedłożenie przez Zarządcę odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 1 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.13.AO do 30 czerwca 2023 r.

Prezes UTK pismem z 29 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.19.AO wezwał Zarządcę do uzupełnienia pisma z 19 czerwca 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1034/2023 poprzez uzasadnienie objęcia wskazanych w ww. piśmie informacji tajemnicą przedsiębiorstwa.

Następnie Zarządca pismem z 30 czerwca 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023 (data wpływu do UTK: 4 lipca 2023 r.), przedłożył zaktualizowany projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024. Do ww. pisma Zarządca załączył:

1. wykaz kosztów materiałów i usług 2022 r.;
2. wykaz kosztów remontów 2022 r.;
3. wykaz kosztów amortyzacji wg środka trwałego, koszt bilansowy i szacowany 2022 r.;
4. zapisy na koncie kosztów kont 430, 440, 441 dla MPK 54, 2022 r., w tym ilość etatów;
5. zapisy na koncie 441 MPK 59 2022 r.;
6. zapisy na koncie kosztów kont 430, 440, 441 dla MPK 55, 2022 r., w tym ilość etatów;
7. zestawienie wykonania kosztów kwalifikowanych z podziałem na opłatę;
8. wykonanie przychodów i kosztów Spółki za 2022 r.;
9. wykonanie przychody i koszty Spółki za 2022 r.;
10. planowane przychody i koszty Spółki na 2024 r.;
11. sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024.

Postanowieniem z 6 lipca 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.8.2023.17.AO, Prezes UTK dopuścił IGTL do postępowania jako organizację społeczną na prawach strony.

Zarządca pismem z 10 lipca 2023 r. znak ES/DFC/JOMI/1130/2023 odpowiedział na wezwanie Prezesa UTK z 29 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.19.AO, przedstawiając uzasadnienie dla konieczności objęcia określonych przez niego danych jako tajemnicę przedsiębiorstwa.

Prezes UTK pismem z 19 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.23.AO, zawiadomił Zarządcę, że w związku ze złożeniem przez niego pisma z 30 czerwca 2023 r. Znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023 w sprawie ponownej modyfikacji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesa UTK pismem z 8 marca 2023 r. znak: ES/DFB/518/23, a następnie zmodyfikowanego pismem z 15 maja 2023 r. znak: ES/DFC/JOMI/837/2023, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian w trzeciej wersji projektu cennika, polegających na zmianie wysokości planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, stanowiących bazę do kalkulacji projektu cennika, bieg 90 dniowego terminu na rozstrzygnięcie Prezesa UTK w toczącym się postępowaniu administracyjnym rozpoczął się z datą wpływu pisma z 30 czerwca 2023 r., tj. z dniem 4 lipca 2023 r., a termin wydania decyzji w niniejszym postępowaniu administracyjnym upływa 2 października 2023 r.

Zarządca pismem z 26 lipca 2023 r., znak: ES/DFB/JOKW/1188/2023 przedstawił uszczegółowienie informacji dotyczących danych objętych tajemnicą przedsiębiorstwa zawartych w piśmie z 30 czerwca 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023.

W odpowiedzi na pismo z Zarządcy z 26 lipca 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1188/2023, Prezes UTK pismem z 9 sierpnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.28.AO, wezwał Zarządcę do doprecyzowania opisu danych wymagających objęcia tajemnicą przedsiębiorstwa, zawartych w dotychczas złożonej przez niego dokumentacji postępowania, które Prezes UTK uznał za niedokładne, niejednoznaczne i pozostawiające pole do domysłów i interpretacji.

Zarządca pismem z 24 sierpnia 2023 r. znak ES/DFB/JOKW/1272/2023, przedstawił żądane wyjaśnienia i korekty dotyczące informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, zawartych w dokumentach przywołanych w wezwaniu Prezesa UTK z 9 sierpnia 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.28.AO.

Postanowieniem z 12 września 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.31.RT, Prezes UTK ograniczył IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa.

Zarządca pismem z 15 września 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1325/2023 (data wpływu do UTK: 21 września 2023 r.) przedstawił skorygowany projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników oraz wskazał dane stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa, a także wniósł o objęcie tych danych tajemnicą przedsiębiorstwa. Do ww. pisma Zarządca załączył:

1. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za usługi związane z dostępem do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o.;
2. Wykaz kosztów remontów dotyczące infrastruktury normalnotorowej w 2022 r.;
3. Wykaz kosztów materiałów dotyczących infrastruktury normalnotorowej w 2022 r.;
4. Wykaz kosztów amortyzacji wg środka trwałego, koszt bilansowy i szacowany 2022 r.;
5. Wykonanie przychodów i kosztów Spółki za 2022 r. wg wzoru UTK „załącznik nr 1”;
6. Wykonanie przychody i koszty Spółki za 2022 r. wg wzoru „załącznik 2”;
7. Planowane przychody i koszty Spółki na 2024 r. wg wzoru UTK „załącznik 2”.

Prezes UTK pismem z 26 września 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.33.RT zawiadomił Zarządcę, że w związku ze złożeniem przez niego pisma z 15 września 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1325/2023 w sprawie ponownej modyfikacji projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, przedłożonego przez Zarządcę do zatwierdzenia Prezesa UTK pismem z 8 marca 2023 r. znak: ES/DFB/518/23, a następnie zmodyfikowanego pismem z 15 maja 2023 r. znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 oraz pismem z 30 czerwca 2023 r. znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023, biorąc pod uwagę zakres wprowadzonych przez Zarządcę zmian w trzeciej wersji projektu cennika, polegających na zmianie wysokości planowanych kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, stanowiących bazę do kalkulacji projektu cennika, bieg 90 dniowego terminu na rozstrzygnięcie Prezesa UTK w toczącym się postępowaniu administracyjnym rozpoczął się z datą wpływu pisma z 15 września 2023 r., tj. z dniem 21 września 2023 r., a termin wydania decyzji w niniejszym postępowaniu administracyjnym upływa 20 grudnia 2023 r.

Zarządca pismem z 26 września 2023 r. znak: ES/DFC/JOKW/1348/2023 w uzupełnieniu do swojego pisma z 15 września 2023 r., przedstawił uzasadnienie dla konieczności objęcia określonych przez niego danych w ww. piśmie, jako tajemnicę przedsiębiorstwa.

Postanowieniem z 29 września 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.35.RT, Prezes UTK ograniczył IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa.

29 września 2023 r., w siedzibie UTK, odbyło się przeglądanie akt niniejszego postępowania przez IGTL.

Postanowieniem z 19 października 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.38.RT, Prezes UTK ograniczył IGTL prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa.

Prezes UTK pismem z 6 grudnia 2023 r., znak DRR-WLKD.730.8.2023.41.AO zawiadomił Zarządcę o zgromadzonym w postępowaniu administracyjnym materiale dowodowym.

IGTL pismem z 7 grudnia 2023 r., znak: IGTL/1/1/17/6/2023 przedstawiła uwagi do projektu cennika Zarządcy.

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 2023 r. poz. 685, z późn. zm.), nr KRS: 0000353127, stan na 12 kwietnia 2023 r.;
- 2) plik Excel zawierający kalkulacje do projektu cennika złożonego pismem z 8 marca 2023 r., znak: ES/DFB/518/23;
- 3) Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o.o. w ramach rjp 2023-2024, zwane dalej „Regulaminem sieci”, wraz z zał. 4 (projekt cennika), opublikowane na stronie internetowej Zarządcy;
- 4) decyzja Prezesa UTK z 12 lipca 2019 r. znak: DMB-WMIC.410.1.2019.AKa o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120190000;
- 5) autoryzacja bezpieczeństwa z 12 lipca 2019 r., nr PL2120190000;
- 6) pismo Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu;
- 7) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2022 r.”;
- 8) Statut sieci kolejowej „Euroterminal Sławków” sp. z o.o., obowiązujący od 9 grudnia 2017 r., opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;
- 9) Plik Excel zawierający kalkulacje do zmodyfikowanego projektu cennika złożonego pismem z 15 maja 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 (przysłany mailowo 15 maja 2023 r. i 19 maja 2023 r.);
- 10) pismo IGTL z 23 maja 2023 r., znak: IGTL/1/1/17/1/MG/2023 zawierające wniosek organizacji społecznej o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym dotyczącym projektu cennika Zarządcy;
- 11) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 685, z późn. zm.), nr KRS: 0000130913, stan na 5 lipca 2023 r.;
- 12) postanowienie Prezesa UTK z 6 lipca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.17.AO, o dopuszczeniu IGTL jako podmiotu na prawach strony, do udziału w postępowaniu administracyjnym;
- 13) wiadomość email z 17 lipca 2023 r. – zaproszenie Zarządcy na spotkanie w sprawie projektu cennika (baza kosztów i zasady kwalifikacji jako koszty bezpośrednie);
- 14) notatka służbowa ze spotkania jakie odbyło się z Zarządcą 19 lipca 2023 r.;
- 15) postanowienie Prezesa UTK z 12 września 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.31.RT, o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa;
- 16) postanowienie Prezesa UTK z 29 września 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.35.RT, o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa;
- 17) notatka służbowa z 29 września 2023 r. z udostępniania IGTL w dniu 29 września 2023 r. akt postępowania administracyjnego;
- 18) upoważnienie z 29 września 2023 r. do przeglądania akt postępowania przez przedstawiciela IGTL, wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej;
- 19) postanowienie Prezesa UTK z 19 października 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.38.RT, o ograniczeniu IGTL prawa wglądu do materiału dowodowego, objętego przez Zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa;
- 20) zaktualizowany zał. 4 (projekt cennika) do Regulaminu sieci, opublikowany 18 września 2023 r. na stronie internetowej Zarządcy;
- 21) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – czerwiec 2023 r.”.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku Zarządcy z 8 marca 2023 r., znak: ES/DFB/518/23 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 14 marca 2023 r.), w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2023/2024, którego pierwszą modyfikację Zarządcą złożył pismem z 15 maja 2023 r.,

znak: ES/DFC/JOMI/837/2023, drugą modyfikację złożył pismem z 30 czerwca 2023 r. znak: ES/DFC/1084/23, a następnie trzecią modyfikację złożył pismem z 15 września 2023 r. znak: ES/DFB/JOKW/1325/2023.

Dokumenty dotyczące projektu cennika zostały przez Zarządcę uzupełnione na wezwanie Prezesa UTK (oraz, w przypadku konieczności złożenia wyjaśnień o charakterze merytorycznym, Zarządca opisał jakie załączniki do danego pisma zostały dołączone oraz które dane i informacje wymagają objęcia tajemnicą przedsiębiorcy, ponadto Zarządca przedstawił wyjaśnienia do których został wezwany przez Prezesa UTK pismami z 13 kwietnia 2023 r. i 1 czerwca 2023 r.) pismem z 15 maja 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/837/2023 i pismem z 30 czerwca 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w szczególności w sprawach regulacji transportu kolejowego.

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, Komisja zobowiązana była przyjąć, przed dniem 16 czerwca 2015 r., środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając ww. przepis dyrektywy 2012/34, wydane zostało rozporządzenie 2015/909, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

Stawki jednostkowe opłaty manewrowej, zgodnie z art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

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

Na podstawie § 21 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. stawkę jednostkową opłaty podstawowej ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

W § 21 ust. 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. wskazuje się, że część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od traktacji pociągu.

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

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

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

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

Kategorię linii kolejowych, zgodnie z § 21 ust. 6 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiętnej.

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.

Ponadto w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 21 ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazała, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w ostatnim zakończonym roku.

Przepis § 21 ust. 18 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. wskazuje, że analizy rynku zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące segmenty rynku:

- a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- b) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- c) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe przewozy towarowe;
- d) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- e) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- f) przewozy całopociągowe/przewozy ładunków rozproszonych;
- g) przewozy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy/przewozy realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

Zgodnie z treścią § 21 ust. 19 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. możliwe jest dokonanie analizy, o której mowa powyżej, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

W myśl § 21 ust. 20 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pocmk dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. stanowi, że planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

Zgodnie z § 21 ust. 25 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawek, o których mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

Koszty bezpośrednie, w myśl § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., ustala się zgodnie z rozporządzeniem 2015/909.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909 stanowi, że jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty:

- a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;
- b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;
- c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
- d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 stanowi o kosztach niekwalifikowalnych, których zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym. Zarządca nie uwzględnia następujących kosztów:

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

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

Zgodnie z art. 33 ust. 13 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym zarządca opracowuje projekt cennika określającego m. in. sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości, a także sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej.

Zgodnie z art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników.

Stosownie do art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK w terminie 90 dni od dnia otrzymania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13 tego przepisu, w drodze decyzji, zatwierdza go w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

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

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

Zarządca posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120190000 ważną od 14 lipca 2019 r. do 14 lipca 2024 r., wydaną przez Prezesa UTK decyzją z 12 lipca 2019 r., znak:DMB-WMIC.410.1.2019.AKa, zwaną dalej „autoryzacją bezpieczeństwa”.

Zarządca w piśmie z 30 czerwca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017 przedstawił metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz oświadczył, że została ona wdrożona do cenników opłat począwszy od rjp 2016/2017.

Zarządca nie korzysta z rządowego dofinansowania dostępnego na podstawie Uchwały 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”.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt regulaminu sieci w ramach rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 wraz z załącznikiem nr 4, stanowiącym projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości 1435 mm zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o., obowiązujących od 10 grudnia 2023 r. (zmodyfikowany projekt cennika złożony do Prezesa UTK pismem z 15 września 2023 r. został również opublikowany), spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Charakterystyka danych zawartych w projekcie cennika (wersji przedstawionej przez Zarządcę pismem z 15 września 2023 r., znak: ES/DFB/JOKW/1325/2023) została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy

Na podstawie informacji zawartych w Regulaminie sieci Zarządcy, „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. zarządza m. in. niezelektryfikowaną normalnotorową linią nr 665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków, która podlega udostępnianiu. Zgodnie ze Statutem sieci kolejowej linia stanowi element obiektów infrastruktury usługowej.

Zarządca w złożonym piśmie z 15 września 2023 r. dokumencie pod nazwą „Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za usługi związane z dostępem do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez „Euroterminal Sławków” sp. z o.o.”, zwanym dalej „Sposobem ustalania stawek”, wyjaśnił (na s. 2), że nie pobiera opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej. Jak podaje Zarządca, *opłatą za dostęp do poszczególnych punktów obiektu infrastruktury usługowej (płyta kontenerowa, hale magazynowe, składowiska itd.) jest opłata manewrowa ustalona po koszcie bezpośrednim*. Zarządca zrezygnował z pobierania od przewoźników kolejowych opłaty za dostęp do obiektu ustalonej zgodnie z art. 36e ustawy o transporcie kolejowym.

W piśmie z 15 maja 2023 r. Zarządca wyjaśnił (na s. 2), że posiada łącznie 26,325 km torów o szerokości 1435 mm. Do cennika opłat Zarządca ujął tory objęte autoryzacją bezpieczeństwa i pozostające w jego zakresie utrzymania: tory znajdujące się na terenie Zarządcy, tory sąsiadujące z bocznicami zgodnie z wyznaczoną granicą utrzymania lub granicą

działki, w całości długość torów sąsiadujących operatorów, którzy nie korzystają z infrastruktury kolejowej znajdującej się na ich terenie. Zarządca wyjaśnił również, że w statucie sieci kolejowej podane są tylko tory, a nie wymieniono tam wstawek międzyrozjazdowych (w torze normalnotorowym wstawka ma długość 17,16 m). Oprócz linii nr 665 (o długości 5493,10 m) infrastrukturą zarządzaną przez Zarządcę są więc tory główne dodatkowe o długości 7,328 km i tory pozostałe o długości 13,487 km (na których, po torach o długości 11,217 km, odbywają się jazdy manewrowe), a także wstawka międzyrozjazdowa o długości 17,16 m. Jak podaje Zarządca w ww. piśmie z 15 maja 2023 r., suma długości linii 665 (5493,10 m) i długości torów głównych dodatkowych (7328,17) wynosi 12821,27 m, co daje 48,7% całej długości infrastruktury normalnotorowej. Długość pozostałych torów zawiera tory, po których wykonywane są jazdy manewrowe (łączna długość 11217,43 m) i tory postojowe (łączna długość 2286,72 m), co daje odpowiednio 42,6% i 8,7% długości infrastruktury normalnotorowej.

Zgodnie ze Statutem sieci kolejowej Zarządca zarządza również szerokotorową linią kolejową nr 674 (1520 mm), a zgodnie ze Sposobem ustalania stawek łączna długość posiadanej infrastruktury szerokotorowej wynosi 16,154 km. Infrastruktura ta pozostaje poza zakresem niniejszego postępowania z uwagi na treść art. 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

Infrastruktura normalnotorowa stanowi więc pod względem długości 62% infrastruktury zarządzanej przez Zarządcę.

Powyższe informacje czynią zadość pkt 3 i 4 pisma Prezesa UTK z 13 kwietnia 2023 r., znak DRR-WLKD.730.8.2023.8.AK.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze drugorzędnym (oznaczoną jako normalnotorową, nieelektryfikowaną), ustalając jedną kategorię linii dla następujących parametrów:

- dopuszczalna prędkość pociągów na całej linii – 30 km/h;
- dopuszczalny nacisk – 22,5 Mg (221 kN/oś);
- średniodobowe natężenie ruchu na linii 665 wynosi 14 pociągów na dobę.

Zgodnie ze Sposobem ustalania stawek, po linii kolejowej nr 665 kursują tylko pociągi towarowe trakcją spalinową.

2. Przedziały mas brutto pociągów

Z treści Sposobu ustalania stawek wynika, że Zarządca ustalił równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton, a ostatni przedział zawiera całkowitą masę brutto pociągu pomiędzy 3601 a 3700 ton dla jednej drugorzędnej kategorii linii kolejowej.

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

Zgodnie z informacją zawartą w Sposobie ustalania stawek, do ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca przyjął tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tych opłat, i które w opinii Zarządcy są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych Zarządca zaliczył w szczególności:

- 1) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) część kosztów prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) część kosztów amortyzacji.

Zarządca w Sposobie ustalania stawek wymienił katalog kosztów, które nie zostały zaliczone do bazy kosztowej, a lista ta jest wiernym odzwierciedleniem treści art. 4 ust. 1 pkt a)-j) oraz pkt l)-o) rozporządzenia 2015/909.

Zarządca ewidencjonuje koszty na poszczególnych kontach rodzajowych w podziale na miejsce powstawania kosztu (MPK).

Jak podano w Sposobie ustalania stawek, w 2022 r. Zarządca poniósł koszty obsługi ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej (normalnotorowej i szerokotorowej) w łącznej wysokości ~~XXX~~¹. Amortyzacja bilansowa infrastruktury kolejowej bez podziału na jej rodzaj wyniosła w 2022 r. ~~XXX~~.

Zarządca w piśmie z 30 czerwca 2023 r., znak: ES/DFC/JOMI/1084/2023 poinformował (na s. 2), że ze względu na brak osobnej ewidencji, część kosztów (np. wynagrodzenia) można wydzielić wg procentowego udziału infrastruktury.

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

Biorąc więc pod uwagę fakt, że 62% infrastruktury kolejowej Zarządcy stanowi infrastruktura normalnotorowa, 62% ww. kosztów obsługi ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej (normalnotorowej i szerokotorowej) wynosi 3 200 000 zł.

Zarządca deklaruje (s. 4-5 Sposobu ustalania opłat, dane w kolumnie 5 – poz. 1 B załącznika 5 do pisma Zarządcy z 15 września 2023 r., podsumowanie kolumny 6 załącznika 6 do pisma Zarządcy z 15 września 2023 r.), że w ramach ww. kosztów obsługi ruchu kolejowego oraz utrzymania i remontów infrastruktury koszt bezpośrednio poniesiony w 2022 r. jako rezultat przejazdu pociągu wynosi 3 200 000 zł.

Charakterystyka kosztów uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio poniesione w 2022 r. jako rezultat przejazdu pociągu:

II. 1 Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Do kosztów prowadzenia ruchu kolejowego Zarządca zaliczył część kosztów zatrudnienia pracowników czynnie zaangażowanych w proces obsługi pociągów, zatrudnionych na stanowisku dyspozytor, ekspedytor, koordynator i dyżurny ruchu.

Jak Zarządca wyjaśnił w piśmie z 30 czerwca 2023 r. (s. 3), a następnie w Sposobie ustalania stawek (s. 3) przyjęte do kalkulacji koszty zostały zaewidencjonowane na podstawie list płac na kontach rodzajowych 430, 440 i 441 dla MPK 53 i MPK 54, odpowiednio: MPK 53 – 3 200 000 zł etaty stanowiska dyspozytor; MPK 54 – 3 200 000 zł etatu stanowiska dyżurny ruchu. Do ww. pisma Zarządca załączył wydruki zapisów na kontach kosztów 430, 440 i 441 dla poszczególnych MPK, za wyjątkiem MPK 53, informując o braku technicznej możliwości wydzielenia list płac dla określonej liczby etatów.

Z ww. wydruków wynika, że:

- na koncie 430 dla MPK 54 zaewidencjonowano na podstawie list płac koszty w łącznej wysokości 3 200 000 zł;
- na koncie 440 dla MPK 54 zaewidencjonowano na podstawie list płac koszty w łącznej wysokości 3 200 000 zł;
- na koncie 441 dla MPK 54 zaewidencjonowano koszty m. in. odpisów za Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, badań okresowych medycyny pracy, karty podarunkowe okolicznościowe dla pracowników, w łącznej wysokości 3 200 000 zł, które to podsumowanie skorygowano odręcznie do kwoty 3 200 000 zł.

Jak Zarządca wyjaśnił w piśmie z 30 czerwca 2023 r., koszty wynagrodzeń przyjęte do kosztów prowadzenia ruchu oraz utrzymania i remontów infrastruktury dotyczą zarządzania dwoma rodzajami infrastruktury kolejowej (normalnotorowa i szerokotorowa), bez podziału na rodzaj infrastruktury. Koszty pracowników, jak poinformował również Zarządca na s. 5 Sposobu ustalania stawek, zostały przyjęte do kalkulacji proporcjonalnie do zarządzanej infrastruktury normalnotorowej, czyli 62%, a następnie podlegały korekcie o współczynniki zaangażowania pracowników do obsługi ruchu kolejowego w 2022 r. na linii normalnotorowej oraz średniodobowego natężenia ruchu zgodnego z Regulaminem sieci.

Biorąc więc pod uwagę informacje zawarte na opisanych powyżej wydrukach zapisów księgowych, 62% wartości zaewidencjonowanych kosztów wynosi odpowiednio:

- 3 200 000 zł na koncie 430 dla MPK 54;
- 3 200 000 zł na koncie 440 dla MPK 54;
- 3 200 000 zł na koncie 441 dla MPK 54.

Sposób oszacowania współczynnika zaangażowania pracowników do obsługi ruchu kolejowego w 2022 r. na linii normalnotorowej zawiera poniższa tabela:

Ilość pociągów w 2022 r.	Liczba	Udział %
Ilość pociągów po szerokim torze	3 200 000	18%
Ilość pociągów po normalnym torze	3 200 000	82%
Razem	3 200 000	

Sposób oszacowania współczynnika związanego ze średniodobowym natężeniem ruchu zgodnym z Regulaminem sieci zawiera poniższa tabela:

Liczba pociągów po normalnym torze	Rok kalendarzowy 2022	Wskaźnik wykorzystania sieci
Wykonanie w 2022 r.	✂--✂	
Regulamin sieci	365 dni* 14 pociągów na dobę	✂--✂
	✂--✂	

Zarządca wyjaśnił na s. 5 Sposobu ustalania stawek, że skorygowane koszty zatrudnienia dotyczą pracowników zatrudnionych na stanowisku dyżurny ruchu oraz w części 10% z kosztów zatrudnienia dyspozytorów. Zdaniem Zarządcy 10% to przyjęty średni czas, który dyspozytorzy poświęcają na obsługę ruchu kolejowego.

W zakresie zaangażowania dyżurnych ruchu, Zarządca na s. 6 Sposobu ustalania stawek zawarł następujące wyjaśnienie: *dyżurny ruchu odpowiada za pracę w stacji Sławków Euroterminal oraz na przyległych szlakach. Do obowiązków dyżurnego należy między innymi monitoring ruchu pociągów, w tym prowadzenie ruchu, obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obserwowanie wjazdów i wyjazdów pociągów; komunikacja z prowadzącymi pojazdy kolejowe, organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej, naprawczej, konserwatorskiej na stacji, przyjmowanie i wyprawianie pociągów. Dyżurny ruchu kieruje zespołem ludzi pracujących przy prowadzeniu ruchu pociągów i jednocześnie wykonuje polecenia dyspozytora. Czas pracy dyżurnych ruchu w stacji Sławków Euroterminal jest w 100% wykorzystywany do prowadzenia, organizowania i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w stacji i na przyległych szlakach. Nadmienić należy również, że Stacja Sławków Euroterminal podzielona jest na dwa okręgi nastawcze oraz trzy rejony manewrowe. Jednocześnie w jednym rejonie manewrowym może pracować jedna lokomotywa. W pracy dyżurnego ruchu potrzebne są rozważa i opanowanie, gdyż wykonywane czynności wymagają ciągłego skupienia na nich uwagi i podejmowania nieustannie decyzji, które decydują o bezpieczeństwie wielu ludzi. W związku z powyższym Zarządca nie angażuje dyżurnych ruchu do innych czynności.*

Ostatecznie Zarządca w bazie kosztów kwalifikowalnych udostępniania infrastruktury kolejowej 2022 r. wykazał następujące wartości:

Koszty prowadzenia ruchu kolejowego w 2022 r. [zł]	
Koszty wynagrodzeń na stanowisku dyspozytor, ekspedytor, koordynator (MPK 53)	✂--✂
430 WYNAGRODZENIA	✂--✂
440 NARZUTY OD WYNAGRODZEŃ	✂--✂
441 ŚWIADCZENIA NA RZECZ PRACOWNIKÓW	✂--✂
Koszty wynagrodzeń na stanowisku dyżurny ruchu (MPK 54)	✂--✂*
430 WYNAGRODZENIA	✂--✂
440 NARZUTY OD WYNAGRODZEŃ	✂--✂
441 ŚWIADCZENIA NA RZECZ PRACOWNIKÓW	✂--✂
RAZEM	✂--✂

*rzeczywista wartość sumaryczna

II. 2 Koszty utrzymania i remontów

Zarządca w piśmie z 30 czerwca 2023 r. wyjaśnił (s. 4-5), że w ostatnim roku znacząco wzrosły koszty utrzymania i remontów, spowodowane m. in. remontem i profilacją toru szlakowego, zakupem podkładów kolejowych i wymiany szyn. Zarządca wyjaśnił, że koszty poniesione w 2022 r. są wyższe w stosunku do kosztów utrzymania i remontów poniesionych w 2021 r. m. in. z powodu wykonania większej ilości prac remontowych (naprawie infrastruktury) przy jednoczesnym wzroście cen towarów i materiałów, rosnącej inflacji i koniecznością zwiększenia wynagrodzeń.

W Sposobie ustalania stawek (s. 6) Zarządca uzupełnił powyższe wyjaśnienie, informując, że w związku ze zwiększonym ruchem pociągów w roku 2022 po linii normalnotorowej, który w stosunku do roku 2021 r. wzrósł o 42% zarządca wykonał więcej nieplanowanych napraw infrastruktury, które były niezbędne dla zachowania odpowiednich standardów bezpieczeństwa przy udostępnianiu infrastruktury na czas przeładunków.

Zgodnie ze Sposobem ustalania stawek, do kosztów utrzymania i remontów Zarządca zaliczył:

1. Koszty związane z naprawą infrastruktury kolejowej (remonty infrastruktury normalnotorowej, materiały do naprawy infrastruktury, usługi podwykonawcze).

Jak podaje Zarządca na s. 6 Sposobu ustalania stawek, są to *koszty związane z naprawą infrastruktury kolejowej będące rezultatem bieżącego utrzymania infrastruktury, nadzorem i jej diagnostyką, które okazały się niezbędne dla jej prawidłowego i bezpiecznego funkcjonowania*. Koszty dotyczą elementów infrastruktury bezpośrednio narażonej na zużycie w wyniku przejazdu pociągu, leżące w drogach przebiegów (np. szyny, napędy zwrotnicowe, podkłady, mocowania, itp.), które były rozliczane bezpośrednio w koszty lub rozliczane w czasie (rozliczenia międzyokresowe kosztów) oraz kosztami zakupu.

Zarządca do pisma z 30 czerwca 2023 r. załączył szczegółowy wykaz poniesionych kosztów z tytułu remontów, które zostały zaewidencjonowane na kontach 411 ZUŻYCIE MATERIAŁÓW, 428 USŁUGI REMONTOWE I KONSERWACYJNE i 423-01-59 PODWYKONAWCY DZIAŁALNOŚĆ KOLEJOWA na MPK 59. Zweryfikowany i uszczegółowiony wykaz kosztów remontów i materiałów zaewidencjonowanych na kontach 411 ZUŻYCIE MATERIAŁÓW i 428 USŁUGI REMONTOWE I KONSERWACYJNE przedstawiony został pismem z 15 września 2023 r.

Z ww. wykazów wynika, że:

- koszty remontów i materiałów jakie Zarządca rozlicza w bazie kosztów cennika dotyczą remontów rozjazdów, wymiany rozjazdów, wymiany szyn, zakupu podkładów kolejowych strunobetonowych i zakupu akcesoriów kolejowych do wymiany podkładów (podkładki, śruby, nakrętki, pierścienie i przekładki). Zarządca uzasadnia kwalifikację tych kosztów (kolumna „uzasadnienie zakwalifikowania kosztu jako bezpośrednio związanego z ruchem pociągu” w dokumencie „Wykaz kosztów remontów dotyczące infrastruktury normalnotorowej w 2022 r.” oraz w dokumencie „Wykaz kosztów materiałów dotyczące infrastruktury normalnotorowej w 2022 r.”, tj. zał. 2 i 3 do pisma z 15 września 2023 r.) m. in. w następujący sposób: dany rozjazd jest jednym z głównych rozjazdów przez który realizowane jest ponad 80% wjazdów i wyjazdów na stację ES/ większość wjazdów kontenerowych i ciężkich pociągów jest realizowana przez ten rozjazd, a ciągły ruch pociągów oraz zachowania drużyn pociągów prowadzących pociąg doprowadziły do jego nadmiernego zużycia oraz degradacji podrozdnic a tym samym do konieczności jego kompleksowej wymiany; występowanie wybuksów na szynach spowodowało konieczność ich wymiany; wzmożony ruch i ciężkie pociągi przyspieszają zużycie i degradację torowiska w tym powstawanie znacznych poszerzeń niosąc za sobą konieczność częstszej wymiany podkładów i poprawy prześwitu, poprawy profilacji i podbicia z uzupełnieniem tłucznia; wzmożony ruch i ciężkie pociągi przyspieszają zużycie elementów torowiska (uszkodzenia mechaniczne, pęknięcia, czy zerwanie gwintu) niosąc za sobą konieczność wymiany akcesoriów; częsty ruch pociągów spowodował spękanie podkładów i utratę rozstawu, co spowodowało konieczność wymiany podkładów. Wartość kosztów zaewidencjonowanych na kontach 428 i 411 wynosi odpowiednio:

✂--✂ na koncie 428 USŁUGI REMONTOWE I KONSERWACYJNE;

✂--✂ na koncie 411 ZUŻYCIE MATERIAŁÓW.

- Zarządca w bazie kosztów cennika uwzględnia koszty ratownictwa technicznego związane z wykolejeniem lokomotywy. Wartość kosztów zaewidencjonowanych na koncie 423-01-59 wynosi ✂--✂.

W zakresie kosztów remontów i materiałów w grupie utrzymania i remontów, ostatecznie Zarządca w bazie kosztów kwalifikowalnych udostępniania infrastruktury kolejowej 2022 r. wykazał następujące wartości:

Koszty remontów i materiałów grupy utrzymanie i remonty w 2022 r. [zł]	
Remonty zaksięgowane na koncie 428 USŁUGI REMONTOWE I KONSERWACYJNE	✂--✂
Materiały zaksięgowane na koncie 411 ZUŻYCIE MATERIAŁÓW	✂--✂
Usługi podwykonawcze zaksięgowane na koncie 423-01-59 PODWYKONAWCY DZIAŁALNOŚĆ KOLEJOWA	✂--✂
RAZEM	✂--✂

2. Koszty wynagrodzeń pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynista, ustawiacz, torowca, pracownik torowy, zaewidencjonowane na podstawie list płac na kontach rodzajowych 430, 440 i 441 na MPK 55 – ~~XXXX~~ etatów maszynistów/ustawiaczy, a także zaewidencjonowane na koncie rodzajowym 441 dla MPK 59 - bezosobowy zarządcy infrastruktury (zgodnie z informacją zawartą w piśmie Zarządcy z 30 czerwca 2023 r., s. 3, a następnie w Sposobie ustalania stawek, s. 3), w części związanej z przejazdem pociągu po torze o prześwicie 1435 mm (tj. 62%), skorygowane w części wynikającej z zaangażowania pracowników do obsługi ruchu kolejowego na linii normalnotorowej w 2022 r. oraz średniodobowego natężenia ruchu (analogicznie jak w przypadku pracowników zaliczonych do grupy prowadzenie ruchu kolejowego).

Do pisma z 30 czerwca 2023 r. Zarządca załączył wydruki zapisów na kontach kosztów 430, 440 i 441 dla poszczególnych MPK.

Z ww. wydruków wynika, że:

- na koncie 430 dla MPK 55 zaewidencjonowano na podstawie list płac koszty w łącznej wysokości ~~XXXX~~;
- na koncie 440 dla MPK 55 zaewidencjonowano na podstawie list płac koszty w łącznej wysokości ~~XXXX~~;
- na koncie 441 dla MPK 55 zaewidencjonowano koszty m. in. odpisów za Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, badań wstępnych/okresowych/kontrolnych medycyny pracy, uposażenia pracowników (odzież, rękawiczki), wydanie magazynowe środków czystości, karty podarunkowe okolicznościowe dla pracowników, w łącznej wysokości ~~XXXX~~, które to podsumowanie skorygowano odręcznie do kwoty ~~XXXX~~;
- na koncie 441 dla MPK 59 zaewidencjonowano koszt szkolenia „XX Warsztaty SMS i MMS 28-30.11” w wysokości ~~XXXX~~.

Jak Zarządca wyjaśnił w piśmie z 30 czerwca 2023 r., koszty wynagrodzeń przyjęte do kosztów prowadzenia ruchu oraz utrzymania i remontów infrastruktury dotyczą zarządzania dwoma rodzajami infrastruktury kolejowej (normalnotorowa i szerokotorowa), bez podziału na rodzaj infrastruktury. Koszty pracowników, jak poinformował również Zarządca na s. 5 Sposobu ustalania stawek, zostały przyjęte do kalkulacji proporcjonalnie do zarządzanej infrastruktury normalnotorowej, czyli 62%, a następnie podlegały korekcie o współczynniki zaangażowania pracowników do obsługi ruchu kolejowego w 2022 r. na linii normalnotorowej oraz średniodobowego natężenia ruchu zgodnego z Regulaminem sieci.

Biorąc więc pod uwagę informacje zawarte na opisanych powyżej wydrukach zapisów księgowych, 62% wartości zaewidencjonowanych kosztów wynosi odpowiednio:

- ~~XXXX~~ na koncie 430 dla MPK 55;
- ~~XXXX~~ na koncie 440 dla MPK 55;
- ~~XXXX~~ na koncie 441 dla MPK 55;
- ~~XXXX~~ na koncie 441 dla MPK 59.

Sposób oszacowania współczynnika zaangażowania pracowników do obsługi ruchu kolejowego w 2022 r. na linii normalnotorowej zawiera poniższa tabela:

Ilość pociągów w 2022 r.	Liczba	Udział %
Ilość pociągów po szerokim torze	XXXX	18%
Ilość pociągów po normalnym torze	XXXX	82%
Razem	XXXX	

Sposób oszacowania współczynnika związanego ze średniodobowym natężeniem ruchu zgodnym z Regulaminem sieci zawiera poniższa tabela:

Liczba pociągów po normalnym torze	Rok kalendarzowy 2022	Wskaźnik wykorzystania sieci
Wykonanie w 2022 r.	XXXX	XXXX
Regulamin sieci	365 dni* 14 pociągów na dobę	
	XXXX	

W zakresie kosztów wynagrodzeń pracowników grupy utrzymanie i remonty, ostatecznie Zarządca w bazie kosztów kwalifikowalnych udostępniania infrastruktury kolejowej 2022 r. wykazał następujące wartości:

Koszty wynagrodzeń pracowników grupy utrzymanie i remonty w 2022 r. [zł]	
62% kosztów szkolenia SMS/MMS zaksięgowane na koncie 441 (MPK 59)	✂--✂
441 ŚWIADCZENIA NA RZECZ PRACOWNIKÓW	✂--✂
Koszty wynagrodzeń na stanowisku maszyniści, ustawiacze (MPK 55)	✂--✂*
430 WYNAGRODZENIA	✂--✂
440 NARZUTY OD WYNAGRODZEŃ	✂--✂
441 ŚWIADCZENIA NA RZECZ PRACOWNIKÓW	✂--✂
RAZEM	✂--✂*

*wartość sumaryczna podana przez Zarządcę.

II.3 Koszty amortyzacji

Zarządca określił na s. 7 Sposobu ustalania stawek, że jako koszt kwalifikowalny przyjął tylko tą część, która jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej normalnotorowej, wynikającej z przejazdu pociągu, czyli część amortyzacji bilansowej przypisanej do torów i rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym wchodzących w drogi przebiegów, niezbędnej do prowadzonego ruchu pociągów. Jak wskazał Zarządca, wartość przedmiotowej amortyzacji oszacowano na podstawie amortyzacji bilansowej, która za rok 2022 dla infrastruktury normalnotorowej wynosiła ✂--✂. W opinii Zarządcy amortyzacja bilansowa jako koszt zużycia w czasie wynikający z użytkowania i upływu czasu oraz działalności warunków atmosferycznych odpowiada 100% zużyciu infrastruktury przyjętej dla 14 pociągów na dobę (zgodnie z Regulaminem sieci) przyjętego jako średniodobowego natężenia ruchu, co odpowiada ✂--✂ pociągów w ciągu roku. W 2022 roku było ✂--✂ pociągów co, zdaniem Zarządcy, daje ✂--✂ założonego z 100% zużycia infrastruktury: ✂--✂ = ✂--✂. Zarządca poinformował w Sposobie ustalania stawek (s. 7), że w celu ustalenia rzeczywistego stopnia zużycia środków trwałych, corocznie dokonuje weryfikacji stawek amortyzacji mając na uwadze bieżące wykorzystanie środka trwałego, jego okres użytkowania i na tej podstawie może dokonać zmiany stawki amortyzacji. Zmiany stawek są przyjmowane uchwałą zarządu, na podstawie opinii zespołu technicznego. W roku 2022 takiej zmiany dla środków trwałych ujętych w wykazie środków trwałych związanych z udostępnieniem infrastruktury kolejowej nie było, co oznacza, że przyjęte stawki odpowiadają aktualnemu zużyciu.

Zarządca pismem z 15 września 2023 r. złożył „Wykaz kosztów amortyzacji wg środka trwałego, koszt bilansowy i szacowany 2022 r.” (zał. 4 do pisma z 15 września 2023 r.). Z dokumentu tego wynika, że bilansowa amortyzacja w 2022 r. torów, skrzyżowań, rozjazdów, przejazdów kolejowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym wyniosła ✂--✂. Zarządca w kolumnie „infrastruktura NT 62%” podaje wartości, które miałyby odpowiadać części amortyzacji bilansowej dla infrastruktury normalnotorowej. Na ok. 110 wierszy wykazu, jedynie w 11 wierszach wydzielono część amortyzacji na podstawie udziału 62% infrastruktury normalnotorowej i 38% infrastruktury szerokotorowej. Następnie, w kolejnej kolumnie tabeli Zarządca wykazuje wartość amortyzacji bilansowej poniesionej w 2022 r., jaka miałyby odpowiadać udziałowi 48,7% dla opłaty podstawowej i 42,6% dla opłaty manewrowej, gdzie na ok. 110 wierszy wykazu, jedynie w 10 wierszach dokonano korekty poprzednio ustalonej wartości, pozostałe wiersze zawierają te same wartości które oszacowano w poprzednim etapie (poprzedniej kolumnie - „infrastruktura NT 62%”). W ostatniej kolumnie wykazu podano wartość wynikającą z przeliczenia części amortyzacji odpowiadającej udziałom 48,7% i 42,6% korekcie o ww. współczynnik ✂--✂.

Ostatecznie więc Zarządca jako koszt kwalifikowalny wykazuje ok. ✂--✂ kosztów bilansowej amortyzacji w 2022 r. torów, skrzyżowań, rozjazdów, przejazdów kolejowych i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Zagregowane podsumowanie kosztów uznanych przez Zarządcę za bezpośrednio poniesione w 2022 r. jako rezultat przejazdu pociągu zawarto w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Koszty uznane za kwalifikowalne [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂

Koszty powyższe Zarządca podzielił według procentowego udziału wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury przyporządkowanej do poszczególnych rodzajów usług, tj. wydzielono:

- 48,7% kosztów stanowiących podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej;
- 42,6% kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłaty manewrowej;
- 8,7% kosztów dla obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonego do postoju wagonów.

Zgodnie z powyższym podziałem, zagregowane koszty poniesione przez Zarządcę w 2022 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej, zostały przedstawione w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Koszty z 2022 r. przyjęte do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej [zł]	Koszty z 2022 r. przyjęte do ustalenia stawek jednostkowych opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂	✂--✂
3	Koszty amortyzacji	✂--✂	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂	✂--✂

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

- 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej (obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela);

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	2022 r.	1 stycznia 2022 r.	31 grudnia 2022 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,0164

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2023-2024 zostały ustalone na podstawie „Wytucznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw – aktualizacja czerwiec 2023 r.” z dnia 19 czerwca 2023 r.

Jak Zarządca wyjaśnił (na wezwanie Prezesa UTK zawarte w pkt 8 pisma z 13 kwietnia 2023 r.) w piśmie z 15 maja 2023 r., a następnie również w Sposobie ustalania stawek (s. 8-9 oraz s. 16), Zarządca zastosował wskaźnik dla cen produkcji sprzedanej przemysłu z uwagi na rodzaj transportu, który obsługuje, który jest o charakterze masowym dotyczy wielu różnych towarów w tym m.in. dedykowanych dla przemysłu energetycznego, wydobywczego i nie obejmuje transportu dla osób fizycznych, dla których stosowane są ceny detaliczne (z VAT).

Uwzględnione przez Zarządcę wskaźniki inflacji przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2023 r.	2024 r.
Dynamika cen produkcji sprzedanej przemysłu – dynamika średnioroczna	107,8%	105,0%
Dynamika realna wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej – dynamika średnioroczna	99,9%	102,9%

Zarządca, mając na uwadze współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowane wskaźniki inflacji, określił planowaną wysokość kosztów uznanych za bezpośrednie, którą przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2023/2024 koszty przyjęte do ustalenia stawek opłaty podstawowej [zł]	Planowane na rjp 2023/2024 koszty przyjęte do ustalenia opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂	✂--✂
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂	✂--✂
3	Koszty amortyzacji	✂--✂	✂--✂
Koszty ogółem		✂--✂	✂--✂

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej po torze o prześwicie 1435 mm w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2023/2024	10 grudnia 2023 r.	14 grudnia 2024 r.	371
2	rjp 2021/2022	11 grudnia 2021 r.	9 grudnia 2022 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,0192

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2021/2022 i planowanej w rjp 2023/2024, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej, przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana praca eksploatacyjna w rjp 2021/2022 [opłata podstawowa]	Wykonana praca eksploatacyjna w rjp 2021/2022 [opłata manewrowa]	Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2023/2024 [opłata podstawowa]	Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2024/2024 [opłata manewrowa]
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

2	Praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonokilometrach	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
3	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągach [szt.] dla opłaty podstawowej	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂
4	Średnia odległość od osi stacji do osi obiektu wyrażona w km dla opłaty manewrowej	✂--✂	✂--✂	✂--✂	✂--✂

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca ustalił wartość tego składnika na poziomie 0 zł/pockm.

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej (określonej jako drugorzędna) kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana, wobec powyższego część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pockm.

– Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, na podstawie obliczeń Zarządcy wynosi: 115,52 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 850,54 ton.

Dla niezelektryfikowanej, normalnotorowej linii nr 665, ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii.

W celu wyznaczenia współczynnika różnicującego średnią stawkę zależną od masy pociągu, przy założeniu jednej drugorzędnej niezelektryfikowanej kategorii linii kolejowej, Zarządca przyporządkował planowaną pracę eksploatacyjną do ustalonych przedziałów mas pociągu.

Następnie współczynnik o wartości 1 umieścił w przedziale mas 701-800 ton, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu i zwiększa się wraz z ich wzrostem, a przychody pozwolą na pokrycie planowanych kosztów.

V. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii na podstawie obliczeń Zarządcy wynosi: 191,99 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 850,54 ton.

Jak wskazuje Zarządca na s. 19 Sposobu ustalania stawek, wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego), Zarządca ustalił w sposób identyczny jak dla opłaty podstawowej (aby przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do ich ustalenia).

Prezes UTK po analizie materiału dowodowego stwierdził:

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

Stawki jednostkowe opłaty manewrowej, zgodnie z art. 33 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

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.

1. Dotyczy kosztów prowadzenia ruchu kolejowego

- 1.1. Jak Zarządca słusznie opisał w ostatnim zdaniu na s. 5 pisma z 30 czerwca 2023 r., gotowość do pracy pracownik deklaruje bez względu na natężenie ruchu kolejowego, natomiast pracodawca zobowiązany jest przepisami kodeksu pracy udzielić pracownikowi obowiązkowych świadczeń bez względu na ilość pracy. Nie oznacza to jednak, że wszelkie świadczenia należne na podstawie kodeksu pracy i przepisów wykonawczych oraz na podstawie przepisów o ubezpieczeniach społecznych czy innych przepisów obowiązujących pracodawcę spełniają przesłanki do bycia kosztem kwalifikowalnym zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909. Koszty badań pracowniczych (medycyna pracy), odzież pracownicza, benefity pracownicze, odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych są kosztami jakie pracodawca ponosi co do zasady bez względu na wymiar czasu pracy czy wymiar czynnego zaangażowania, co więcej, są to koszty nie związane z procesem obsługi pociągu, a tym bardziej rezultatem przejazdu pociągu (trudno znaleźć zależność pomiędzy poniesionym kosztem a natężeniem ruchu pociągu). Koszty zaewidencjonowane na koncie 441 dla MPK 54 zostają uznane za niekwalifikowalne.
- 1.2. Zarządca, mając na celu oparcie i uzasadnienie kwalifikacji kosztów pracowniczych nie wyłącznie na procentowym udziale długości infrastruktury normalnotorowej w pełnej długości zarządzanej infrastruktury kolejowej (co, jako wątpliwe, zostało zakomunikowane Zarządcy w piśmie z 1 czerwca 2023 r. na s. 2-3), a również na parametrze który mógłby odzwierciedlać czas zaangażowania pracowników w proces obsługi pociągów, zastosował dwa współczynniki – współczynnik % udziału pociągów obsługiwanych na torach o prześwicie 1435 mm oraz wskaźnik wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej normalnotorowej. Wskaźniki te, chociaż dają pewien obraz obciążenia sieci kolejowej Zarządcy, nie są parametrem który charakteryzuje czas obsługi pociągu, a to jest najważniejszy czynnik umożliwiający ocenę w jakim stopniu czas pracy na odpowiednich stanowiskach można, choćby potencjalnie, uznać za kwalifikowalny. W związku z powyższym, ze względu na zastosowanie współczynników, które nie odzwierciedlają czasu zaangażowania pracowników w proces obsługi pociągów, a tym samym nie odpowiadają na pytanie jaka część czasu pracy dyżurnych ruchu i dyspozytorów jest czasem czynnego zaangażowania ww. pracowników i jaka część kosztów wynagrodzeń może być uznana za kwalifikowalną, koszty prowadzenia ruchu kolejowego należy więc uznać za niekwalifikowalne.
- 1.3. Ponadto, kwota uznana przez Zarządcę za kwalifikowalną, jaka miałaby odpowiadać 62% kosztów udostępniania infrastruktury (na podstawie udziału długości infrastruktury o prześwicie 1435 mm w całkowitej długości infrastruktury Zarządcy) nie odpowiada wartości wynikającej z zapisów księgowych zawartych w przedstawionych przez Zarządcę wykazach zapisów na kontach rodzajowych 430, 440 i 441 dla MPK 54, jest wyższa o ok. 10% od wartości stanowiącej 62% kwoty zaewidencjonowanej na tych kontach. Zarządca nie wyjaśnił ani nie uzasadnił powodu zmiany wartości bazowej kosztów uznanych za kwalifikowalne.

2. Dotyczy kosztów utrzymania i remontów

- 2.1. Zarządca do bazy kosztów kwalifikowalnych uwzględnił koszty usługi podwykonawczej opisanej jako „pociąg ratunkowy” (w dokumencie „Wykaz kosztów materiałów i usług dotyczące infrastruktury normalnotorowej w 2022 r., zał. 1 do pisma Zarządcy z 30 czerwca 2023 r.), czy też jako „usługi podwykonawcy- lokomotywa wykolejenie i czyszczenie wag” (w Sposobie ustalania stawek, s. 4). Zarządca nie opisał ani nie uzasadnił kwalifikacji tego kosztu. W opinii Prezesa UTK koszt ten był niezbędny do poniesienia przez Zarządcę w celu zapewnienia należytych warunków wykonywania przewozów na linii Zarządcy i warunkiem dopuszczenia jej do ruchu. Ze względu również na brak w dokumentacji projektu cennika informacji o przyczynie wykolejenia lokomotywy (jakie czynniki spowodowały to zdarzenie) czy też uzasadnienia dla kwalifikacji kosztu związanego z ratownictwem i czyszczeniem wag, w szczególności opisu czy i w jakim stopniu koszt ten jest uzależniony od ruchu pociągu, koszt ten zostaje uznany za niekwalifikowalny, zgodnie z treścią art. 4 ust. 1 j) rozporządzenia 2015/909.
- 2.2. Zarządca w grupie kosztów utrzymania i remontów uwzględnił koszty wynagrodzenia pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynista, ustawiacz, nie wyjaśniając motywów przemawiających za takim sposobem kwalifikacji pracowników. Są to stanowiska niewątpliwie bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, niemniej jednak nie są to pracownicy

którzy wykonują prace związane z utrzymaniem i remontami (nie prowadzą prac naprawczych jakie byłyby spowodowane zniszczeniem infrastruktury ze względu na wzmożony ruch pociągów), a pracownicy odpowiedzialni za ruch pojazdów kolejowych na infrastrukturze Zarządcy. Koszty wynagrodzeń pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynista, ustawiacz, zaliczone przez Zarządcę do kosztów utrzymania i remontów, zaksięgowane na kontach 430 i 440 dla MPK 55 zostają uznane za niekwalifikowalne zgodnie z treścią art. 4 ust. 1 a) oraz art. 4 ust. 1 o) rozporządzenia 2015/909.

- 2.3. Jak Zarządca słusznie opisał w ostatnim zdaniu na s. 5 pisma z 30 czerwca 2023 r., gotowość do pracy pracownik deklaruje bez względu na natężenie ruchu kolejowego, natomiast pracodawca zobowiązany jest przepisami kodeksu pracy udzielić pracownikowi obowiązkowych świadczeń bez względu na ilość pracy. Nie oznacza to jednak, że wszelkie świadczenia należne na podstawie kodeksu pracy i przepisów wykonawczych oraz na podstawie przepisów o ubezpieczeniach społecznych czy innych przepisów obowiązujących pracodawcę spełniają przesłanki do bycia kosztem kwalifikowalnym zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909. Koszty badań pracowniczych (medycyna pracy), odzież pracownicza, benefity pracownicze, środki czystości wydane z magazynu dla lokomotywowni, odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych są kosztami jakie pracodawca ponosi co do zasady bez względu na wymiar czasu pracy czy wymiar czynnego zaangażowania, co więcej, są to koszty nie związane z procesem obsługi pociągu, a tym bardziej rezultatem przejazdu pociągu (trudno znaleźć zależność pomiędzy poniesionym kosztem a natężeniem ruchu pociągu). Koszty zaewidencjonowane na koncie 441 dla MPK 55 należy więc uznać za niekwalifikowalne.
- 2.4. Ponadto, kwota uznana przez Zarządcę za kwalifikowalną w grupie wynagrodzeń związanych z utrzymaniem i remontami (kosztami pracowników zatrudnionych na stanowisku maszyniści, ustawiacze), jaka miałyby odpowiadać 62% kosztów udostępniania infrastruktury (na podstawie udziału długości infrastruktury o prześwicie 1435 mm w całkowitej długości infrastruktury Zarządcy) nie odpowiada wartości wynikającej z zapisów księgowych zawartych w przedstawionych przez Zarządcę wykazach zapisów na kontach rodzajowych 430, 440 i 441 dla MPK 55, jest wyższa o ok. 10% od wartości stanowiącej 62% kwoty zaewidencjonowanej na tych kontach. Zarządca nie wyjaśnił ani nie uzasadnił powodu zmiany wartości bazowej kosztów uznanych za kwalifikowalne.
- 2.5. Zarządca do bazy kosztów kwalifikowalnych zaliczył 62% kosztów szkolenia „XX Warsztaty SMS i MMS 28- 30.11”. Posiadanie przez Zarządcę systemu zarządzania bezpieczeństwem a przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie posiadanie systemu zarządzania utrzymaniem jest obowiązkiem wynikającym z ustawy o transporcie kolejowym oraz unijnych przepisów wykonawczych i koszty związane z ich opracowaniem, aktualizacją, wdrożeniem czy jakimkolwiek doskonaleniem wiedzy w tym zakresie jest kosztem niezależnym od ruchu pociągów na sieci Zarządcy, może być również uznany jako koszt stały związany z koniecznością ponoszenia przez Zarządcę w celu zapewnienia gotowości sieci/pojazdu kolejowego do udostępnienia oraz dostępności i przejezdności sieci Zarządcy infrastruktury. Tym samym, jako niezgodny z art. 4 ust. 1 a) rozporządzenia 2015/909, zostaje uznany za niekwalifikowalny.
- 2.6. Zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, 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 roku;
 - planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, albo, w przypadkach kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

Zarządca w grupie kosztów utrzymania i remontów wyróżnia dwie kategorie kosztów: koszty remontowe i koszty wynagrodzeń. Zgodnie z przytoczonym przepisem rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. Zarządca powinien obliczyć planowane koszty wynagrodzenia z uwzględnieniem planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej, a planowane koszty remontów powinien obliczyć z uwzględnieniem planowanych wskaźników inflacji (zgodnie z wyjaśnieniem zawartym na s. 8-9 Sposobu ustalania stawek, są to wskaźniki dynamiki cen produkcji sprzedanej przemysłu, dynamika średnioroczna). Tymczasem Zarządca dokonując obliczeń zamienił ww. wskaźniki w ten sposób, że koszty wynagrodzeń oszacował za pomocą wskaźników inflacji, a koszty remontów oszacował za pomocą planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej. W rezultacie planowane na rjp 2023/2024 koszty utrzymania i remontów zostały, niezależnie od uwag zawartych w powyższych pkt 2.1-2.5, zawyżone o ~~10%~~ (tj. o ~~10%~~ w przypadku kosztów będących bazą dla opłaty podstawowej i o ~~10%~~ w przypadku kosztów będących bazą dla opłaty manewrowej).

Zarządca naruszył więc również techniczne zasady ustalania bazy kosztów na potrzeby cennika, zawarte w § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

3. Dotyczy amortyzacji

Amortyzacja, która jest kosztem związanym z utratą wartości środka trwałego ze względu na upływ czasu, nie stanowi kosztu bezpośrednio ponoszonego jako rezultat przejazdu pociągu. Rozporządzenie 2015/909 określa wprost w art. 4 ust. 1 pkt n), że kosztem niekwalifikowalnym jest amortyzacja, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu. Zarządca zalicza do bazy kosztów cennika amortyzację bilansową (~~☒--☒~~ amortyzacji bilansowej), twierdząc, że amortyzacja bilansowa jako koszt zużycia w czasie wynikający z użytkowania i upływu czasu oraz działalności warunków atmosferycznych odpowiada 100% zużyciu infrastruktury, której rzeczywiste roczne wykorzystanie (na podstawie wykonania i założonego w Regulaminie sieci średniodobowego natężenia ruchu na sieci Zarządcy) wynosi ~~☒--☒~~. Przedstawiona przez Zarządcę interpretacja nie znajduje uzasadnienia w świetle art. 4 ust. 1 pkt n) rozporządzenia 2015/909, a koszty zakwalifikowane przez Zarządcę są po prostu ~~☒--☒~~ amortyzacji bilansowej przypisanej do torów i rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym wchodzących w drogi przebiegów, niezbędnej do prowadzonego ruchu pociągów. Taki sposób kwalifikacji kosztów amortyzacji nie może być uznany za zgodny z rozporządzeniem 2015/909. Koszty amortyzacji zostają więc uznane za niekwalifikowalne.

Zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., *opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca może ustalić w regulaminie sieci średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu, przyjmowane do obliczenia opłaty*. Skoro więc u Zarządcy opłata manewrowa wynika z tak samo ustalonej bazy kosztów co opłata podstawowa, w opinii Prezesa UTK sposób ustalenia opłaty podstawowej i manewrowej powinien być oceniany łącznie. Uznanie za niekwalifikowalne części kosztów stanowiących podstawę do obliczenia 48,7% kosztów będących podstawą ustalenia stawek opłaty podstawowej i 42,6% kosztów będących podstawą ustalenia opłaty manewrowej skutkuje odmową zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej.

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

Dodatkowo, podkreślenia wymaga brak dokładności Zarządcy w opracowaniu dokumentów projektu cennika, świadczą o tym w szczególności:

- uwagi Prezesa UTK kierowane do Zarządcy w pkt 8 pisma z 1 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.13.AO oraz w piśmie z 9 sierpnia 2023 r. znak: DRR-WLKD.730.8.2023.28.AO, w sprawie wyjaśnienia zakresu danych i informacji wymagających objęcia tajemnicą przedsiębiorstwa, a także uwaga zawarta w pkt 7 pisma z 1 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.13.AO oraz w piśmie Prezesa UTK z 29 czerwca 2023 r., znak: DRR-WLKD.730.8.2023.19.AO, w których Zarządca był wzywany do uzasadnienia dla objęcia określonych danych, informacji i dokumentów tajemnicą przedsiębiorstwa;
- permanentny brak weryfikacji przez Zarządcę czy w związku ze zmianą wersji projektu cennika wszelkie inne dokumenty dotychczas przedstawione w toku postępowania nie wymagają aktualizacji;
- zidentyfikowane błędy/omyłki pisarskie i obliczeniowe zawarte w trzeciej modyfikacji projektu cennika, złożonej pismem z 15 września 2023 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika zarządcy infrastruktury w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami. Oznacza to, że zadaniem organu regulacyjnego jest przede wszystkim merytoryczna ocena dokumentacji i danych przedstawionych przez Zarządcę z punktu widzenia ich zgodności z przepisami prawa.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK postanowił jak na wstępie.

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 2023 r. poz. 1550, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 1000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1144, z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego, lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat

sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 923, z późn. zm.). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*