



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 9 października 2019 r.

Poz. 36

DECYZJA NR DRR-WLKD.730.8.2019.EJ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 2 października 2019 r.

dla Województwa Dolnośląskiego - Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. D, oraz art. 33 ust. 4, 6, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., str. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”, oraz w związku z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, po rozpatrzeniu wniosku z 13 marca 2019 r. nr NK.047.7.2019.1 (data wpływu: 18 marca 2019 r.) zarządcy infrastruktury kolejowej Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, funkcjonującego obecnie pod nazwą Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanego dalej „Zarządcą”, w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związanej ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwanej dalej „opłatą podstawową” na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp” 2019/2020, uzupełnionego pismem z 26 kwietnia 2019 r. nr NK.047.7.2019.3,

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożonego Prezesowi UTK przez Zarządcę przy wniosku z 13 marca 2019 r. nr NK.047.7.2019.1 (data wpływu: 18 marca 2019 r.), uzupełnionym pismem z 26 kwietnia 2018 r., nr NK.047.7.2019.3, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

UZASADNIENIE

Pismem z 13 marca 2019 r. nr NK.047.7.2019.1 (data wpływu: 18 marca 2019 r.), zwanym dalej „wnioskiem”, Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020, zwany dalej „projektem cennika”, jaki miałby obowiązywać na infrastrukturze Zarządcy, tj. liniach 311, 326 i 341.

Prezes UTK pismem z 18 kwietnia 2019 r. DRR-WLKD.730.8.2019.11.EJ zawiadomił stronę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek Zarządcy oraz wezwał Zarządcę do złożenia informacji o planie działalności Zarządcy, rachunku zysków i strat za 2018 r., oraz wyjaśnień odnośnie polityki rachunkowości.

Zarządca pismem z 26 kwietnia 2019 r. przedłożył dodatkowe wyjaśnienia i dokumenty czyniąc zadość wezwaniu z 18 kwietnia 2019 r.

W związku z koniecznością uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa dla wszystkich linii objętych wnioskiem w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2019/2020 Zarządca pismem z 17 maja 2019 r. złożył na podstawie art. 98 § 1 k.p.a. wniosek o zawieszenie postępowania administracyjnego do czasu zmiany autoryzacji bezpieczeństwa.

Wskazać należy, że Zarządca posiadał autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150000 z 7 kwietnia 2015 r., która nie obejmowała linii kolejowej 341, jednocześnie linia 341 została objęta przedłożonym przez Zarządcę projektem cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

Prezes UTK pismem z 21 maja 2019 r. o nr DRR-WLKD.730.8.2019.14.EJ wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku z 17 maja 2019 r. w sprawie zawieszenia postępowania administracyjnego w zakresie pełnomocnictwa osoby upoważnionej do podpisania wniosku w sprawie zawieszenia postępowania nr DRR-WLKD.730.8.2019. Zarządca pismem z 24 maja 2019 r. (data wpływu: 29 maja 2019 r.) uzupełnił ww. wniosek zgodnie z wezwaniem.

Prezes UTK postanowieniem z 3 czerwca 2019 r. nr DRR-WLKD.730.8.2019.17.EJ zawiesił na podstawie art. 98 § 1 k.p.a. postępowanie administracyjne nr DRR-WLKD.730.8.2019 w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

Zarządca pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 (data wpływu: 16 września 2019 r.) wniósł o podjęcie zawieszono postępowania administracyjnego nr DRR-WLKD.730.8.2019, jednocześnie wskazując na uzyskanie 30 sierpnia 2019 r. autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120190001, obejmującej linie znaczenia miejscowego.

Prezes UTK postanowieniem z 24 września 2019 r. nr DRR-WLKD.730.8.2019.23.EJ podjął postępowanie administracyjne nr DRR-WLKD.730.8.2019 w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020. Ponadto, Prezes UTK pismem z 24 września 2019 r. nr DRR-WLKD.730.8.2019.25.EJ zawiadomił, że Zarządca jako strona postępowania może składać ostateczne oświadczenia i stanowiska w sprawie, oraz wypowiadać się co do dowodów i materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań, a także przeglądać akta sprawy, oraz sporządzać z nich notatki, kopie lub odpisy w nieprzekraczalnym terminie 7 dni od dnia doręczenia tego pisma.

Zarządca nie skorzystał z przysługujących mu uprawnień.

Do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu administracyjnym zostały dołączone następujące dokumenty:

- 1) „Regulamin sieci 2019/2020” opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <https://dsdik.wroc.pl/koleje/regulamin-sieci-2019-2020.html>;
- 2) autoryzacja bezpieczeństwa z 7 kwietnia 2015 r. nr PL2120150000;
- 3) pismo Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017;
- 4) uchwała nr III/26/18 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie budżetu Województwa Dolnośląskiego na rok 2019, opublikowana na stronie internetowej: <http://bip.umwd.dolnoslask.pl/index,r,r,idmp,244>;
- 5) pismo z 29 marca 2019 r. do Departamentu Monitorowania Bezpieczeństwa UTK;
- 6) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2018 r.”;
- 7) Program wieloletni pn. Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r. opublikowany na stronie internetowej <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/pomoc-w-zakresie-finansowania-kosztow-zarzadzania-infrastruktura-kolejowa-w-tym-jej-utrzymania-i-remontow-do-2023-roku>, zwany dalej „Programem wieloletnim”;
- 8) pismo Departamentu Monitorowania Bezpieczeństwa UTK z 3 kwietnia 2019 r.;
- 9) autoryzacja bezpieczeństwa z 30 sierpnia 2019 r. nr PL2120190001;
- 10) uchwała nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. – Statut Zarządcy, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy <https://dsdik.wroc.pl/dsdik/statut.html>;
- 11) Umowa wieloletnia wraz z załącznikami na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” zawieranej z Województwem Dolnośląskim – Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu, opublikowana na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ogloszenie-w-sprawie-umowy-na-realizacje-programu-wieloletniego-zawartej-z-wojewodztwem-dolnoslaskim--dolnoslaska-sluzba-drog-i-kolei-we-wroclawiu>.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2019/2020, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

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), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja zobowiązana jest przyjąć środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając dyrektywę 2012/34 wydane zostało rozporządzenie UE, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia UE, Zarządca infrastruktury zobowiązany był do przedstawienia organowi regulacyjnemu, nie później niż do 3 lipca 2017 r., swojej metodyki obliczania kosztów bezpośrednich. Pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodykę, zaś pismem z 10 września nr NK.047.7.2019.10 przedłożył aktualizację ww. metodyki.

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. 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. 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.

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, 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.

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

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

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

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

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

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

W § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB 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 trawcji pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 3 rozporządzenia MliB, 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 MliB, 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 MliB, 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 MliB, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, 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 MliB, średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia MliB, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB, zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Alternatywnie zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala jednolity współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB, 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 trawcji, oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 11 rozporządzenia MliB, 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 trawcji, oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB, część stawki zależną od trawcji 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 dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowaną wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia MliB, 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 MliB, planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia MliB, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w 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 MliB, część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Ponadto, w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia MliB w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy ani nie spowoduje zwiększenia udziału w rynku przez transport samochodowy.

Przepis § 21 ust. 18 rozporządzenia MliB 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 MliB, 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 MliB 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/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

Przepis § 21 ust. 21 rozporządzenia MliB 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 MliB, 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, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, ustala się zgodnie z rozporządzeniem UE.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE, 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.

Art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE 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 rozporządzenia UE 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.

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

Zarządca jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 869 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”, oraz uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r.

Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, że aktualizacja z dniem 30 sierpnia 2019 r. autoryzacji bezpieczeństwa dla Zarządcy dotyczyła nie tylko infrastruktury (zarządzanych linii kolejowych), ale również nazwy Zarządcy, co jest

faktem znanym organowi z urzędu. Również ze znajdującego się w aktach niniejszej sprawy Statutu Zarządcy wynika, że Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu jest samorządową jednostką organizacyjną (budżetową) będącą zarządcą dróg i zarządcą infrastruktury kolejowej, wykonującą zadania Województwa Dolnośląskiego (§2 Statutu), która realizuje zadania statutowe, których stroną jest Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (§14 Statutu). W opinii Prezesa UTK, w niniejszej sprawie bezsporne jest istnienie słusznego interesu strony, przejawiającego się w uzyskaniu decyzji zawierającej prawidłową nazwę zarządcy infrastruktury. W związku z powyższym Prezes UTK rozstrzygając w niniejszej sprawie uwzględnił prawidłową, wiążącą i zgodną z autoryzacją bezpieczeństwa z 30 sierpnia 2019 r. nr PL2120190001, nazwę Zarządcy będącego stroną postępowania.

Zgodnie z informacją zawartą we wniosku Zarządca wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <https://dsdik.wroc.pl/koleje/regulamin-sieci-2019-2020.html> projekt cennika, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2019/2020, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodologię obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, zaś pismem z 10 września nr NK.047.7.2019.10 przedłożył aktualizację ww. metodologii w zakresie zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Wnioskiem z 13 marca 2019 r. nr NK.047.7.2019.1 (data wpływu: 18 marca 2018 r.), Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika który, po podjęciu postanowieniem nr DRR-WLKD.730.8.2019.23.EJ z 24 września 2019 r. uprzednio zawieszono postępowania administracyjnego na czas uzyskania przez Zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa, podlegało analizie w ramach niniejszego postępowania administracyjnego.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenie MliB, Prezes UTK poddał szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020.

Jak wskazano w projekcie cennika, Zarządca zastosował metodologię określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia MliB.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim, Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zgodnie z art. 38s ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu. Według stanu na dzień wydania niniejszej decyzji z Zarządcą została zawarta ww. umowa (21 sierpnia 2019 r.). Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami Programu wieloletniego.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 30 sierpnia 2019 r. nr PL2120190001 Zarządca zarządza liniami znaczenia miejscowego.

Zgodnie z projektem cennika w skład zarządzanej infrastruktury kolejowej wchodzi trzy normalnotorowe linie kolejowe:

- nr 311, odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 50 km/h;
- nr 326, odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h;
- nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżonów Śląski, na której dopuszczalna prędkość techniczna wynosi 80 km/h.

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, z uwagi na jednolitą strukturę ruchu (wyłącznie ruch pasażerski), zbliżone parametry techniczne linii, oraz niewielkie zróżnicowanie obciążenia linii przewozami, Zarządca ustalił wyłącznie jedną kategorię linii ze średniodobowym natężeniem ruchu kolejowego do 30 poc./dobę i dopuszczalną prędkością techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przedziale $0 < V_{max} < 80$ km/h.

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

2. Przedziały mas brutto pociągów

Z informacji zawartej w projekcie cennika wynika, że w ramach rjp 2019/2020 Zarządca ustalił trzy równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton.

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$
--------------	------------------	--------------------	--------------------

Wypełniona została więc przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia MliB, zgodnie z treścią której Zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego, a także przesłanka określona w § 21 ust. 9 rozporządzenia MliB, zgodnie z którą zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

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

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, koszty bezpośrednie, o których mowa w rozporządzeniu UE.

Zgodnie z pismem Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017, Zarządca dzieli ponoszone koszty na jednorodne kategorie kosztowe, przy uwzględnieniu natury powstania kosztu, celu i miejsca ich poniesienia z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia UE. Zgodnie z pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.10 zarządca stosuje ww. metodologię wobec całej zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Jako koszty bezpośrednie Zarządca uznał stosownie do art. 3 ust. 1 rozporządzenia UE różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowalnymi.

Zarządca w piśmie z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 wskazał, że zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia UE będzie mógł uwzględniać następujące koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu:

- koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;
- koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;
- koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca nie przyjął kosztów, które zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE, stanowią koszty niekwalifikowalne, w szczególności:

- koszty stałe związane z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- koszty nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- kosztów finansowania;
- kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych niezajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu.

Sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia MliB, a także art. 3 ust. 3, 4 i 5 art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2018 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową linii 311 i 326 koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu stanowiły 6.043.369,21 zł, w tym 802.719,19 zł

wyniosły koszty bezpośrednie, a koszty niekwalifikowalne 5.240.650,02 zł. Planowane koszty dla linii 341 oparto m.in. o koszty utrzymywania infrastruktury kolejowej linii 311 i 326.

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2019/2020, poniesione przez Zarządcę koszty w 2018 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 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	2018 r.	1 stycznia 2018 r.	31 grudnia 2018 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,997

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2019-2020, ustalone na podstawie „Wytucznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2018 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2019 r.	2020 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,3%	102,5%

- 3) planowane szacunkowe koszty zarządzania linią 341.

Zastosowane przez Zarządcę wartości szacunkowe oparto m.in. o koszty utrzymywania infrastruktury kolejowej linii 311 i 326. Koszty dla linii 341 zostały przedstawione w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Planowane koszty na rjp 2019/2020 [zł]
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu, w tym:	2.132.121,84
Koszty bezpośrednie	37.044,76
Koszty niekwalifikowalne	2.095.077,08

Zestawienie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, które zostały poniesione w 2018 r. oraz planowane koszty na rjp 2019/2020, w podziale na zagregowane koszty według rozporządzenia UE przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w 2018 r. [zł]	Planowane koszty na rjp 2019/2020 [zł]
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu, w tym:	6.043.369,21	8.450.036,93
Koszty bezpośrednie	802.719,19	876.230,90
Koszty niekwalifikowalne	5.240.650,02	7.573.806,03

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2019/2020 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2017/2018, 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 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 r.	364
2	rjp 2017/2018	10 grudnia 2016 r.	8 grudnia 2018 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,00

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2019/2020, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna wykonana w rjp 2017/2018 [pockm]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2019/2020 [pockm]
0<m≤100	208.949,73	208.949,73
100<m≤200	32.011,92	40.808,12
200<m≤300	960,75	960,75
Razem	241.922,40	250.718,60

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

Zarządca określił część stawki związaną z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej „pockm”, gdyż wykonywanie przewozów jest dofinansowane ze środków publicznych.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia MliB, część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów przyjmuje wartość 0zł/pockm, w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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 kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu, co jest zgodne z § 21 ust. 2 rozporządzenia MliB.

– Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika, zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego Zarządca przyjął wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu na poziomie 0 zł/pockm, zgodnie z § 21 ust. 12 pkt 2 rozporządzenia MliB.

– 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, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia MliB.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: **3,49 zł/pockm**.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 95 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB.

Dla niezelektryfikowanych linii nr 311, nr 326, nr 341 ustalono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorię linii.

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas 0<m≤100 ton. Jednocześnie pozostałe współczynniki ustalono tak, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu i planowane przychody z opłaty podstawowej były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich.

Zgodnie z §2 i §17 Statutu Zarządcy, Zarządca jako samorządowa jednostka budżetowa prowadzi gospodarkę finansową na zasadach określonych w ustawie o finansach publicznych, zgodnie z którą, stosownie do art. 11 ust. 1, pobrane dochody odprowadzane są na rachunek budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Z zawartych we wniosku danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej, oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej niezelektryfikowanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB.

Wartości współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa pociągu	0<m≤100	100<m≤200	200<m≤300
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1	1,02	1,04
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2019/2020 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2019/2020 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5 i 6, ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia UE i rozporządzenia MliB wydanego na podstawie art. 35 wymienionej ustawy.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 29c ust. 3 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 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.” w związku z art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 1.000 zł (art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 785 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 (art. 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 408 z późn. zm.)). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*