



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 24 czerwca 2020 r.

Poz. 12

### DECYZJA NR DRR-WLKD.730.5.2020.AO PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 15 czerwca 2020 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 2020/2021.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 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”, a także art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., s. 17 – 22), zwanego dalej „rozporządzeniem UE”, oraz § 21 ust. 1-21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, funkcjonującego obecnie pod nazwą Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanego dalej również „Zarządcą”, z 11 marca 2020 r. nr NK.047.8.2020.1 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 17 marca 2020 r.) w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp” 2020/2021, uzupełnionego pismem z 16 marca 2020 r. nr NK.047.8.2020.2 (data wpływu do UTK: 19 marca 2020 r.), pismem z 20 kwietnia 2020 r. nr NK.047.8.2020.4 (data wpływu do UTK: 27 kwietnia 2020 r.) i pismem z 26 maja 2020 r. nr NK.047.8.2020.6 (data wpływu do UTK: 29 maja 2020 r.),

#### **ZATWIERDZAM**

**projekt cennika przedłożonego Prezesowi UTK przez Zarządcę przy wniosku z 11 marca 2020 r. nr NK.047.8.2020.1 (data wpływu do UTK: 17 marca 2020 r.), uzupełnionym pismem z 16 marca 2020 r. nr NK.047.8.2020.2, pismem z 20 kwietnia 2020 r. nr NK.047.8.2020.4 i pismem z 26 maja 2020 r. nr NK.047.8.2020.6, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2020/2021.**

#### **UZASADNIENIE**

##### **Stan faktyczny:**

Pismem nr NK.047.8.2020.1 z 11 marca 2020 r. (data wpływu do UTK: 17 marca 2020 r.) Zarządca wystąpił do Prezesa UTK, z wnioskiem o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, zwanego dalej „projektem cennika”, jaki miałby obowiązywać na infrastrukturze Zarządcy w rjp 2020/2021.

Pismem nr NK.047.8.2020.2 z 16 marca 2020 r. (data wpływu do UTK: 19 marca 2020 r.) Zarządca uzupełnił projekt cennika o przychody i koszty za 2019 r. oraz planowane koszty dla linii nr 341 na 2020 r., a także rachunek zysków i strat sporządzony na dzień 31 grudnia 2019 r.

Prezes UTK pismem z 31 marca 2020 r. nr DRR-WLKD.730.5.2020.13.AO zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2020/21.

Prezes UTK pismem z 14 kwietnia 2020 r. nr DRR-WLKD.730.5.2020.16.AO wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień dotyczących ilości wykonanej w 2019 r. pracy eksploatacyjnej na linii nr 341, poniesionych w 2019 r.

kosztów związanych z linią nr 341 oraz kosztów poniesionych przez Zarządcę w 2019 r., związanych z funkcjonowaniem linii kolejowych nr 311 i 326.

Zarządca w piśmie nr NK.047.8.2020.4 z 20 kwietnia 2020 r. (data wpływu do UTK: 27 kwietnia 2020 r.) złożył wyjaśnienia zgodnie z wezwaniem Prezesa UTK z 14 kwietnia 2020 r.

Prezes UTK pismem z 19 maja 2020 r. nr DRR-WLKD.730.5.2020.18.AO wezwał Zarządcę do wyjaśnienia odnotowanego w 2019 r. wzrostu w stosunku do roku poprzedniego, kosztów bezpośrednich związanych z linią nr 311 i nr 326 oraz do wyjaśnienia relacji kosztów przyjętych do budowy projektu cennika, w stosunku do planowanych kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, na które Zarządca infrastruktury otrzymał dofinansowanie w ramach umowy wieloletniej.

Zarządca pismem nr NK.047.8.2020.6 z 26 maja 2020 r. (data wpływu do UTK: 29 maja 2020 r.) udzielił informacji, czyniąc zadość wezwaniu Prezesa UTK z 19 maja 2020 r.

Prezes UTK pismem z 10 czerwca 2020 r. nr DRR-WLKD.730.5.2020.20.AO zawiadomił Zarządcę o zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, zgodnie z art. 77 § 4 k.p.a., w związku z art. 75 § 1 k.p.a.

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

1. decyzja Prezesa UTK z 7 kwietnia 2015 r. nr DBK-WKE.41.1.2015.AJ o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa dla Zarządcy nr PL 2120150000;
2. autoryzacja bezpieczeństwa z 7 kwietnia 2015 r. nr PL 2120150000;
3. decyzja Prezesa UTK z 30 sierpnia 2019 r. nr DMB-WMIC.410.2.2019.AKa o wydaniu zmiany autoryzacji bezpieczeństwa dla Zarządcy z 7 kwietnia 2015 r.;
4. autoryzacja bezpieczeństwa z 30 sierpnia 2019 r. nr PL2120190001;
5. projekt Regulaminu sieci 2020/2021, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;
6. pismo Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017, dotyczące metodologii obliczania kosztów bezpośrednich;
7. „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2019 r.”;
8. uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, wraz z załącznikiem;
9. umowa z 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury reprezentującym Skarb Państwa, a Zarządcą, 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>;
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. pismo Zarządcy z 26 kwietnia 2019 r. nr NK.047.7.2019.3;
12. uchwała nr XIV/366/19 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z 19 grudnia 2019 r. w sprawie budżetu Województwa Dolnośląskiego na rok 2020, opublikowana na stronie internetowej: <http://bip.umwd.dolnyślask.pl/dokument,iddok,52612,idmp,244,r,r;>
13. decyzja Prezesa UTK z 2 kwietnia 2020 r. nr DMB-WMIC.410.1.2020.SW o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa dla Zarządcy na okres od 7 kwietnia 2020 r. do 7 kwietnia 2025 r.;
14. autoryzacja bezpieczeństwa z 2 kwietnia 2020 r. nr PL2120200001;
15. pismo Zarządcy z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11, z załącznikiem – aktualizacja metodologii obliczania kosztów bezpośrednich.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2020/2021, 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 m.in. 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 obliczania kosztów bezpośrednich, zaś pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 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. 122d § 1 k.p.a. do spraw załatwianych milcząco nie stosuje się przepisów art. 10 i art. 79a k.p.a.

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 trącenia 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. Jako alternatywne rozwiązanie 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 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 trącenia, 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 trącenia, 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 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 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. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w ostatnim zakończonym roku.

Stosownie do treści § 21 ust. 17a rozporządzenia MliB, w przypadku, o którym mowa w ust. 17, zarządca określa segmenty rynku, w których przewoźnicy kolejowi obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi, albo mogą zwiększyć udział w rynku w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W tych segmentach zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, w wysokości 0 zł/pociągokilometr.

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 MiiB 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 MiiB, 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 MiiB, 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 ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;

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

**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. określającej Statut Zarządcy.

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).

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/images/stories/koleje/projekt%20cennika%202020-2021.pdf> projekt cennika, określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2020/2021, 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 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 przedłożył aktualizację ww. metodologii w zakresie zarządzanej infrastruktury kolejowej.

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

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE i rozporządzenie MiiB, Prezes UTK poddał szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2020/2021.

Jednocześnie, zgodnie z Programem wieloletnim, Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zgodnie z art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu 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 2 kwietnia 2020 r. nr PL2120200001 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 – Dzierżoniów 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 Zarządca ustalił trzy równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton.

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

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

Zarządca w projekcie cennika zawarł informację, że ze względu na lokalny charakter zarządzanych linii i związane z nimi parametry eksploatacyjne, brak jest możliwości kursowania składów pasażerskich o masie brutto większej niż 300 ton, natomiast ruch towarowy z uwagi na przepustowość oraz ograniczenia techniczne nie jest prowadzony.

Wypełniona została więc przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia 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 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.047.7.2019.11 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;



- c) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- d) kosztów finansowania;
- e) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- f) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- g) 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. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2019 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową linii 311 i 326 koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu stanowiły 6 047 407,71 zł, w tym 777 612,77 zł wyniosły koszty bezpośrednie, a koszty niekwalifikowalne 5 269 794,94 zł.

Z projektu cennika wynika, pomimo zawartego na str. 5 projektu cennika stwierdzenia o kosztach linii nr 341 rzeczywiście poniesionych w 2019 r., że koszty związane z funkcjonowaniem linii nr 341 są danymi opartymi na założeniach wynikających z umów na 2020 r. i pozostałych danych szacunkowych. Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 20 kwietnia 2020 r. nr NK.047.8.2020.4, z uwagi na uruchomienie linii nr 341 dopiero od 15 grudnia 2019 r. koszty w roku 2019 związane z funkcjonowaniem tej linii (w szczególności koszty bezpośrednie) stanowiły wartość marginalną. Dlatego do obliczeń dla linii nr 341 planowaną wysokość kosztów ustalono w oparciu o umowy na rok 2020, tj. umowa na prowadzenie ruchu po linii kolejowej (praca dyżurnego ruchu), koszty opracowania rozkładu jazdy pociągów, diagnostykę infrastruktury kolejowej, utrzymanie infrastruktury kolejowej, serwis i diagnostykę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, koszty zużycia energii elektrycznej do zasilania urządzeń ssp i oświetlenia przejazdów kolejowych.

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2020/2021, poniesione przez Zarządcę koszty w 2019 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 2020/2021	13 grudnia 2020 r.	11 grudnia 2021 r.	364
2	2019 r.	1 stycznia 2019 r.	31 grudnia 2019 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 2020-2021, ustalone na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – październik 2019 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2020 r.	2021 r.
CPI – dynamika średnioroczna	102,5%	102,5%

Dodatkowo, uwzględnione zostały przez Zarządcę planowane szacunkowe koszty zarządzania linią 341. Przedstawiono je w poniższej tabeli:

<b>Wyszczególnienie</b>	<b>Planowane koszty linii nr 341 na rjp 2020/2021</b> [zł]
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu, w tym:	938 347,30
Koszty bezpośrednie	235 749,20
Koszty niekwalifikowalne	702 598,10

W toku postępowania administracyjnego Zarządca został wezwany przez Prezesa UTK do wyjaśnienia sposobu obliczenia kosztów przyjętych do budowy cennika (kosztów wykonanych, związanych z funkcjonowaniem linii kolejowych nr 311 i 326 oraz kosztów planowanych, związanych z funkcjonowaniem linii kolejowej nr 341), a także przyczyny wzrostu kosztów wykonanych w 2019 r. w stosunku do kosztów wykonanych w 2018 r. i określenia relacji kosztów zaplanowanych na rjp 2020/21 w stosunku do kwoty dofinansowania Zarządcy w ramach umowy wieloletniej. Po analizie wyjaśnień i dokumentacji uzupełniającej przedstawionych przez Zarządcę w piśmie z 20 kwietnia 2020 r. nr NK.047.8.2020.4 i w piśmie z 26 maja 2020 r. nr NK.047.8.2020.6 Prezes UTK uznał działania Zarządcy za uzasadnione, a sposób oszacowania kosztów przyjętych do budowy cennika na rjp 2020/21 za poprawny.

Zestawienie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, które zostały poniesione w 2019 r. oraz planowane koszty na rjp 2020/2021, w podziale na zagregowane koszty według rozporządzenia UE przedstawiono w poniższej tabeli:

<b>Wyszczególnienie</b>	<b>Koszty poniesione w 2019 r.</b> [zł]	<b>Planowane koszty na rjp 2020/2021</b> [zł]
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu, w tym:	6 047 407,71	7 274 498,01
Koszty bezpośrednie	777 612,77	1 050 490,31
Koszty niekwalifikowalne	5 269 794,94	6 224 007,70

### III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2020/2021 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2018/2019, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, a także, w obliczeniach uwzględniono planowaną pracę eksploatacyjną w rjp 2019/2020 dla linii kolejowej nr 341.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Okres od:	Okres do:	Razem liczba dni
1	rjp 2020/21	13 grudnia 2020 r.	11 grudnia 2021 r.	364
2	rjp 2018/2019	9 grudnia 2018 r.	14 grudnia 2019 r.	371
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,98

W toku postępowania administracyjnego Zarządca został wezwany przez Prezesa UTK do wyjaśnienia wykonanej w 2019 r. pracy eksploatacyjnej i sposobu obliczenia zaplanowanej pracy eksploatacyjnej dotyczącej wszystkich linii zarządzanych przez Zarządcę. Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 20 kwietnia 2020 r. nr NK.047.8.2020.4, na linii kolejowej nr 341 przejazdy pociągów zostały uruchomione wraz z rozkładem jazdy 2019/2020, tj. od 15 grudnia 2019 r., a nie jak wcześniej zakładano tj. od września 2019 r. W związku z powyższym planowana

wielkość pracy eksploatacyjnej dla linii nr 341 nie mogła zostać obliczona na podstawie pracy eksploatacyjnej wykonanej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, gdyż po linii 341 taka praca nie została wykonana. Dlatego celem rzetelnego określenia danych wejściowych w obliczeniach stawki, uwzględniono pracę eksploatacyjną dla linii kolejowej 341 na podstawie umowy podpisanej z Przewoźnikiem na rjp 2019/2020.

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2020/2021, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2020/2021 [pockm]
$0 < m \leq 100$	214 472,29
$100 < m \leq 200$	64 885,18
$200 < m \leq 300$	72,40
Razem	279 429,87

#### 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: **3,76 zł/pockm**.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 94,65 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakońzonego okresu obowiązywania rocznego rjp, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia MliB, oraz uwzględnia planowaną pracę eksploatacyjną na linii nr 341 w rjp 2019/2020.

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  $0 < m \leq 100$  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. Stosownie do treści art. 11 ust. 1 ustawy

o finansach publicznych, 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	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1	1,01	1,02
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 2020/2021 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 2020/2021 – 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.

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

#### POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 33 ust. 15 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479<sup>69</sup> § 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.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 1.000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 755, 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 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*