



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 8 lipca 2021 r.

Poz. 2

DECYZJA DRR-WLKD.730.4.2021.AŁ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 5 lipca 2021 r.

o zatwierdzenia projektu cennika przedłożonego przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2021/2022.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735), 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, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., zwanej dalej również „Zarządcą” lub „Spółką”, z 5 marca 2021 r. nr SKMDI1.070.1.21 (data wpływu pisma za pośrednictwem platformy ePUAP do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 10 marca 2021 r.), 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 podstawowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2021/2022, uzupełnionego pismem nr SKMDI1.070.1.3.21 z 25 marca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 marca 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.4.21 z 6 kwietnia 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 kwietnia 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.7.21 z 29 kwietnia 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 kwietnia 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.11.21 z 31 maja 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 czerwca 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.13.21 z 15 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 16 czerwca 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.14.21 z 18 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 czerwca 2021 r.), pismem nr SKMDI1.070.1.15.21 z 24 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 czerwca 2021 r.) oraz pismem nr SKMDI1.070.1.3.21 (doręczonym do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 czerwca 2021 r.),

ZATWIERDZAM

projekt cennika przedłożony Prezesowi UTK przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. o treści stanowiącej załącznik do pisma nr SKMDI1.070.1.4.21 z 6 kwietnia 2021 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2021/2022.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem nr SKMDI1.070.1.21 z 5 marca 2021 r., (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 marca 2021 r.), zwanym dalej również „wnioskiem”, Zarządca przedłożył Prezesowi UTK, do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2021/2022, wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej od czynności urzędowej.

Prezes UTK 23 marca 2021 r. za pomocą poczty elektronicznej zwrócił się do Zarządcy z prośbą o wskazanie adresu, na który należy wysyłać wszelką korespondencję związaną z przedmiotową sprawą.

Zarządca 23 marca 2021 r. na adres skrzynki elektronicznej UTK odpowiedział na powyższe zapytanie, wskazując adres elektronicznej skrzynki podawczej, na którą należy wysyłać wszelką korespondencję związaną z przedmiotową sprawą.

Pismem nr DRR-WLKD.730.4.2021.17.AŁ z 22 marca 2021 r., wysłanym do Spółki za pośrednictwem platformy ePUAP 23 czerwca 2021 r., Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu 10 marca 2021 r. postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2021/22. Jednocześnie Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych dokumentów i informacji, m.in. informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2021 r. i 2022 r., zestawieniu przychodów i kosztów za 2020 r. oraz rachunku zysków i strat za 2020 r.

Spółka pismem nr SKMDI1.070.1.3.21 z 25 marca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 marca 2021 r.), zwróciła się z prośbą o wydłużenie terminu na złożenie dokumentów i informacji.

Prezes UTK pismem z 26 marca 2021 r. nr DRR-WLKD.730.4.2021.19.AŁ przychylił się do powyższej prośby Zarządcy.

Następnie Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.4.21 z 6 kwietnia 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 kwietnia 2021 r.) poinformował Prezesa UTK, że w wyniku przeprowadzonej analizy dokonał korekty w zakresie kosztów będących podstawą do kalkulacji stawki jednostkowej opłaty podstawowej. Na skutek dokonanej korekty kosztów uległa zmianie wysokość średniej stawki jednostkowej wyznaczonej dla średniej masy pociągów. W związku z powyższym w załączeniu do pisma Spółka przekazała m.in. skorygowany projekt cennika dotyczącego sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej obejmujący kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników na rozkład jazdy pociągów 2021/2022, zwany dalej „projektem cennika”, wraz z zestawieniem przychodów i kosztów za 2020 r. oraz rachunkiem zysków i strat za 2020 r.

Po zapoznaniu się z przesłaną dokumentacją, Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.4.2021.25.AŁ z 23 kwietnia 2021 r. wezwał Zarządcę do złożenia stosownych wyjaśnień i uzasadnień w zakresie przyjętych do projektu cennika na rjp 2021/2022 m.in. wysokości kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku przejazdu pociągów, przyjętych do ustalenia stawek opłaty podstawowej, czy też przedstawienia szczegółowego uzasadnienia dla podwyżki części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz dla zwiększenia kosztów w pozycji dotyczącej np. wiat.

Pismem nr SKMDI1.070.1.7.21 z 29 kwietnia 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 kwietnia 2021 r.) Zarządca przedłożył Prezesowi UTK stosowne wyjaśnienia w przedmiocie określonym w wezwaniu Prezesa UTK z 23 kwietnia 2021 r.

Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.4.2021.29.AŁ z 7 maja 2021 r. zawiadomił Zarządcę o możliwości przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Jednocześnie Prezes UTK, poinformował o dołączeniu do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu administracyjnym następujących dokumentów:

- 1) informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu Spółki z Rejestru Przedsiębiorców, pobranej na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112), nr KRS: 000076705, stan na 11 marca 2021 r.;
- 2) decyzji Prezesa UTK z 21 grudnia 2015 r. nr DBK-WSZM.41.15.2015.MP o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120150010;
- 3) autoryzacji bezpieczeństwa z 21 grudnia 2015 r., nr PL2120150010;
- 4) pisma Zarządcy z 8 czerwca 2016 r., nr SKMDI1.070.3.16;
- 5) pisma Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. nr SKMSC.071.4.17;
- 6) regulaminu sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę na rozkład jazdy pociągów 2021/22;
- 7) uchwały nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” wraz z załącznikiem;
- 8) wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 lipca 2019 r., WESTbahn Management, C-210/18, ECLI:EU:C:2019:586;
- 9) umowy z 30 października 2019 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Szybka Kolej w Trójmieście sp. z o.o., zwanej dalej „umową z 30 października 2019 r.”;
- 10) załącznika nr 5 do umowy z 30 października 2019 r. – Plan Dofinansowania Zarządcy;
- 11) załącznika nr 6 do umowy z 30 października 2019 r. – Plan Kosztów Zarządcy;
- 12) załącznika nr 7 do umowy z 30 października 2019 r. – Metoda alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- 13) projekcji inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego na marzec 2021 r.;
- 14) decyzji Prezesa UTK z 9 kwietnia 2021 r. nr DMB-WMIC.410.10.2020.SW o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120210002;

15) autoryzacji bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r., nr PL2120210002;

16) aneksu nr 1 do umowy z 30 października 2019 r., wraz z załącznikami.

Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.4.2021.30.AŁ z 26 maja 2021 r. wyznaczył nowy termin wydania decyzji na 5 lipca 2021 r.

Z kolei pismem nr DRR-WLKD.730.4.2021.31.AŁ z 26 maja 2021 r. Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień i uzasadnień wystąpienia w dokumentach różnic dotyczących sumy wykonanych w 2020 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągów.

Spółka pismem nr SKMDI1.070.1.11.21 z 31 maja 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 czerwca 2021 r.), w odpowiedzi na powyższe wezwanie złożyła stosowne wyjaśnienia wraz ze skorygowanym załącznikiem nr 5 do projektu cennika.

Po analizie zebranych materiałów w sprawie, Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD. 730.4.2021.33.AŁ z 9 czerwca 2021 r., wezwał Spółkę do złożenia szczegółowego opisu i charakterystyki kosztów prowadzenia ruchu kolejowego dotyczących wynagrodzeń, szczegółowego opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji kosztów związanych m.in. z peronami, przejściami, tunelami, kładkami, wiatami, kosztów bezpośrednich, uwzględnionych w toku ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz szczegółowych uzasadnień pozwalających na zaliczenie amortyzacji do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.

Pismem nr SKMDI1.070.1.13.21 z 15 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 16 czerwca 2021 r.) oraz pismem nr SKMDI1.14.21 z 18 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 czerwca 2021 r.) Zarządca przedstawił stosowne wyjaśnienia, kosztów bezpośrednich dotyczących wynagrodzeń wliczonych do kosztów prowadzenia ruchu kolejowego oraz kosztów związanych m.in.: z peronami, przejściami, tunelami, kładkami, wiatami wraz z podziałem przyjętych do projektu cennika kosztów amortyzacji pomiędzy poszczególne grupy środków trwałych.

Następnie Prezes UTK 21 czerwca 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej zwrócił się do Zarządcy z prośbą o wyjaśnienie w jaki sposób Spółka dokonuje zaliczania kosztów amortyzacji związanej z infrastrukturą peronową do kosztów bezpośrednio ponoszonych jak rezultat przejazdu pociągu.

Pismem nr SKMDI1.070.1.15.21 z 24 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 czerwca 2021 r.) Zarządca przedłożył stosowne wyjaśnienia.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2021/2022, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej, z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w 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. s. 32, z późn. zm.), 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 wykonawcze Komisji (UE) nr 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r. s. 17), zwane dalej „rozporządzeniem UE”, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

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

Kierując się uprawnieniem nadanym przepisem art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, Zarządca podjął decyzję o stopniowym wprowadzaniu zasad obliczania kosztów bezpośrednich, o których mowa w rozporządzeniu UE, o czym poinformował Prezesa UTK pismem nr SKMDI1.070.3.16. z 8 czerwca 2016 r. Następnie, pismem nr SKMSC.071.4.17 z 30 czerwca 2017 r. Zarządca przedłożył metodykę obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

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 wskázówek.

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.

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.

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.

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 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem MliB”, 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 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 trakcji 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 dziesiętnej.

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 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 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 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 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 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/pocmk 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 § 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 MliB, część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1 tego rozporządzenia, 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 MliB, w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 21 ust. 16 tego rozporządzenia, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pockm, 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 § 21 ust. 17 tego rozporządzenia, 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 rynku zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pockm.

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/pockm 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 § 21 ust. 1 tego rozporządzenia, 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 tego rozporządzenia.

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 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:

Spółka jest zarządcą infrastruktury, posiadającym autoryzację bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r., nr PL2120210002, ważną od 19 kwietnia 2021 r. do 19 kwietnia 2026 r.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej <https://www.skm.pkp.pl/> infrastruktura/opłaty projekt cennika na czas obowiązywania rjp 2021/2022, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 5 marca 2021 r. nr SKMDI1.070.1.21 (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 marca 2021 r.) Zarządca przedstawił do zatwierdzenia przez Prezesa UTK projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2021/2022. Następnie pismem z 6 kwietnia 2021 r. nr SKMDI1.070.1.4.21 (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 kwietnia 2021 r.) Zarządca przedstawił wprowadzone przez siebie zmiany projektu cennika. W związku z ww. modyfikacją Zarządca zaktualizował również na swojej stronie internetowej Regulamin sieci zawierający projekt cennika.

Zarządca w przedłożonym Prezesowi UTK do zatwierdzenia nowym projekcie cennika wskazał, że opracowana przez niego metodologia określania ww. stawek została oparta na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia UE oraz rozporządzenia MliB, a także uwzględnił wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 (zgodnie z którym korzystanie z peronów pasażerskich objęte jest minimalnym pakietem, określonym w pkt 1 załącznika II dyrektywy 2012/34 i nie stanowi świadczenia usługi w obiekcie infrastruktury usługowej).

Jednocześnie, zgodnie z programem wieloletnim, Zarządca jest podmiotem uprawnionym do otrzymania wsparcia finansowego na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, obejmujących wydatki, które nie mogą zostać sfinansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz z przychodów innych niż z udostępniania infrastruktury kolejowej, tj. ze sprzedaży materiałów, dzierżawy infrastruktury kolejowej oraz maszyn i sprzętu kolejowego. Zgodnie z art. 38a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu, a zarządcą na okres obowiązywania programu. Umowa na realizację programu wieloletniego z Zarządcą została zawarta 30 października 2019 r. Dotacja przyznana Zarządcy na 2020 r. wyniosła ~~200~~¹. Założenia przyjęte do budowy projektu cennika nie stoją w sprzeczności z założeniami programu wieloletniego i ww. umowy.

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 9 kwietnia 2021 r. nr PL2120210002 oraz informacją zawartą w projekcie cennika, Spółka zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia, na której prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski. Zarządca kwalifikuje swoją linię kolejową jako linię o charakterze pierwszorzędny, funkcjonalnie wydzieloną z systemu kolei, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego.

Linię kolejową charakteryzują następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- 1) maksymalna prędkość – 70 km/h,
- 2) dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 250 wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś,
- 3) średniodobowe natężenie ruchu pociągów – 217 pociągów/dobę.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

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

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

2. Przedziały mas brutto pociągów

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

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$	$300 < m \leq 400$	$400 < m \leq 500$	$500 < m$
--------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-----------

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 tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tej opłaty i które są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych Zarządca zaliczył:

¹ Oznaczenie ~~200~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

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

Do ustalenia stawek dostępu do infrastruktury nie uwzględniono kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 7) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 8) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 9) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 11) kosztów zasilania elektrycznego trakcji bezpośrednio nie ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami;
- 12) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 13) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 14) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 15) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Zgodnie z metodyką obliczania kosztów pośrednich, złożoną przez Zarządcę pismem z 30 czerwca 2017 r. nr SKMSC.071.4.17, proces ustalania stawek dostępu do infrastruktury składa się z 5 kluczowych etapów:



W toku prowadzonego postępowania wątpliwości Prezesa UTK wzbudził stosunkowo wysoki (zwłaszcza w wymienionych niżej kategoriach) wzrost wartości kosztów uznanych za bezpośrednie. Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.4.2021.25.AŁ z 23 kwietnia 2021 r. zgłosił wątpliwości co do sposobu ustalenia kosztów pośrednich w grupie kosztów utrzymania i remontów infrastruktury, tj. do ustalonej przez Zarządcę wysokości tych kosztów oraz do podwyżki części stawki zależnej od trakcji pociągu, wynoszącej ok. 30 % w stosunku do zatwierdzonego poprzednio cennika. Jednocześnie Prezes UTK dążył do wyjaśnienia, co spowodowało wzrost (w stosunku do zatwierdzonego cennika na rjp 2020/2021) kosztów Zarządcy związanych z wiatami (o 161%), naprawami i remontami infrastruktury dot. sieci trakcyjnej (o 4%), kosztami eksploatacji i utrzymania infrastruktury związanymi z siecią trakcyjną (o 8%), pozostałymi obiektami (o 22%) i pozostałymi kosztami eksploatacji i utrzymania infrastruktury (o 32%).

W odpowiedzi na ww. zastrzeżenia Prezesa UTK, Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.7.21 z 29 kwietnia 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 kwietnia 2021 r.) przedstawił modyfikację załącznika nr 5 do projektu cennika oraz wyjaśnił, że:

1. Wzrost kosztów przypisanych do pozycji „wiaty” wynika z kosztów związanych głównie z remontem słupów wiaty na peronie Sopot (koszt całkowity 118 300,00 zł) oraz remontem zadaszenia wiat na peronie Gdańsk Przymorze Uniwersytet (koszt całkowity 25 613,41 zł);
2. Podwyżka części stawki zależnej od traktacji pociągu wynika z planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Wielkość tej części stawki wynika z obu tych wartości. Koszt utrzymania sieci trakcyjnej w roku 2021 szacowany jest na 2 475,5 tys. zł, natomiast planowana praca eksploatacyjna wynika z pracy wykonanej w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy;
3. Według szczegółowego uzasadnienia kosztów w zakresie sieci trakcyjnej w poszczególnych pozycjach w latach 2019 – 2020, wynika że:
 - wzrost kosztów eksploatacji i utrzymania oraz napraw i remontów dla sieci trakcyjnej wygenerowany został wskutek wzrostu kosztów w grupie „wymiana podwiesz” (wzrost o 40%), w grupie „wymiana urządzeń naprężających” (wzrost o 35%), w grupie „wymiana przewodów jezdnych” (wzrost o 11%) oraz wystąpieniem kosztów związanych z przeglądem i serwisem awaryjnym;
 - wzrost kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury w grupie pozostałych obiektów wygenerowany został przede wszystkim kosztami związanymi z przeglądami instalacji elektrycznej (w roku 2020 było to ponad 36 tys. złotych, w roku 2019 koszty te wynosiły niespełna 4 tys. zł), kosztami materiałów (w roku 2020 wyniosły ponad 4 tys. zł, w roku 2019 koszty te wynosiły niespełna 80 zł) oraz kosztami przeglądów technicznych obiektów (wzrost o 34%). Zarządca wyjaśnił, że koszty utrzymania i eksploatacji pozostałych obiektów są elementem ogólnych kosztów utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej;
 - wzrost kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury w grupie „pozostałe” jest rezultatem wzrostu kosztów usług związanych z utrzymaniem czystości (wzrost o 83%), materiałów (wzrost o 11%) oraz z kosztami związanymi z pozostałymi usługami (w roku 2020 wyniosły ponad 15 tys. zł, w roku 2019 koszty te wyniosły ponad 3 tys. zł).

Następnie, na wezwanie Prezesa UTK, zawarte w piśmie nr DRR-WLKD.730.4.2021.31.AŁ z 26 maja 2021 r. Zarządca przedstawił pismem nr SKMDI1.070.1.11.21 z 31 maja 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 czerwca 2021 r.) skorygowany Załącznik nr 5 do projektu cennika oraz poinformował, że koszty podane w projekcie cennika, a co za tym idzie skalkulowane na ich podstawie stawki jednostkowe opłaty podstawowej, nie ulegają zmianie.

Po szczegółowej analizie zebranych materiałów w postępowaniu, Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.4.2021.33.AŁ z 9 czerwca 2021 r. wezwał Zarządcę do złożenia wyjaśnień m.in. w przedmiocie kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, które dotyczą wynagrodzeń oraz szczegółowego opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji kosztów związanych z peronami, przejściami, tunelami, kładkami, wiatami, urządzeniami technicznymi – dozorowymi, urządzeniami technicznymi – urządzeniami teletechnicznymi oraz monitoringiem, do kosztów bezpośrednich uwzględnionych w toku ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz szczegółowych uzasadnień pozwalających na zaliczenie amortyzacji do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu oraz wyjaśnienia, czego dotyczy amortyzacja zaliczana do kosztów bezpośrednich.

Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.13.21 z 15 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 16 czerwca 2021 r.) oraz pismem uzupełniającym nr SKMDI1.070.1.14.21 z 18 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 czerwca 2021 r.) wyjaśnił, że:

1. Koszty dotyczące wynagrodzeń wliczane do kosztów prowadzenia ruchu kolejowego dotyczą dyżurnych ruchu oraz megafonistów. Są to koszty kwalifikowane jako koszty wynagrodzeń związane z obsługą dyspozytorską i prowadzeniem ruchu na linii kolejowej nr 250. Koszty bezpośrednie będące wynikiem przejazdu pociągu zostały wydzielone z kosztów bezpośrednich księgowanych na tej pozycji z zastosowaniem współczynnika wykorzystania zdolności przepustowej (61,65%);
2. Zarządca wskazał szczegółowe pozycje kosztowe, które wchodzi w skład kosztów związanych z peronami, przejściami, tunelami, kładkami, wiatami, urządzeniami technicznymi – dozorowymi, urządzeniami technicznymi – urządzeniami teletechnicznymi oraz monitoringiem (wynoszące łącznie 1 534 997, 72 zł.);
3. Do ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca przyjął część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającej z ruchu kolejowego. Do bazy kosztów będącej podstawą kalkulacji stawki dostępu włączona została jedynie część kosztów amortyzacji finansowana ze środków własnych zarządcy. Koszt amortyzacji przyjętej do kalkulacji stawek (bez sieci trakcyjnej) stanowi 11% całkowitych kosztów amortyzacji poniesionych w 2020 r. Zarządca wymienił szczegółową

grupę środków trwałych wchodzących w skład amortyzacji zaliczanej do kosztów bezpośrednich, z których amortyzacja związana z infrastrukturą peronową stanowiła około 20% jej wartości.

Ponadto, Zarządca pismem nr SKMDI1.070.1.15.21 z 24 czerwca 2021 r. (data wpływu do UTK za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 czerwca 2021 r.) wyjaśnił, że koszty amortyzacji infrastruktury peronowej związane są między innymi z odkształcaniem się nawierzchni peronów oraz ciągłą regulacją płyt i krawędzi peronowych, które spowodowane są wskutek drgań wywołanych podczas przejazdu pociągów. Podobnie jak powyżej, ruch uruchamianych pociągów powoduje drgania i sprawia, że konstrukcja przejść, kładek i tuneli pracuje dynamicznie, co w perspektywie czasu prowadzi do uszkodzeń powyższych obiektów. Powyższe jest wynikiem pracy dynamicznej, tj. związanej z bezpośrednim przejazdem pociągu, a nie obciążeniem statycznym. Ponadto, linia kolejowa nr 250 jest linią przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pasażerskiego (ponad 98% uruchamianych pociągów zatrzymuje się na wszystkich przystankach tej linii). W związku z powyższym ruch pociągów związany jest nierozdzielnie z przemieszczaniem się pasażerów, co prowadzi do zużycia infrastruktury peronowej, nawierzchni peronu oraz powierzchni komunikacyjnych.

Biorąc pod uwagę wyjaśnienia i uzupełnienia otrzymane od Zarządcy, należy stwierdzić, że 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, 5 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia UE.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2020 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową w wysokości --- , koszty bezpośrednie i pośrednie związane z ruchem pociągów wyniosły --- ². Spośród kosztów związanych z ruchem pociągów, Zarządca wydzielił część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury, zgodnie z poniższą tabelą:

Wyszczególnienie	Wykonanie w 2020 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu [zł]	Wykonanie w 2020 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu - wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	---	---
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	---	---
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	---	---
Razem	---	---
Łącznie	---	

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2021/2022, poniesione przez Zarządcę koszty w 2020 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 2021/2022	12 grudnia 2021 r.	10 grudnia 2022 r.	364
2	2020 r.	1 stycznia 2020 r.	31 grudnia 2020 r.	366
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,994535519

² Źródło: Rachunek zysków i strat za 2020 r. oraz Zestawienie przychodów i kosztów za 2020 r. (zał. 4 i 5 do pisma Zarządcy SKMDI1.070.1.4.21 z 6 kwietnia 2021 r.)

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2021-2022, ustalone na podstawie „Bieżącej projekcji inflacji i PKB” Narodowego Banku Polskiego, opublikowanej 8 marca 2021 r. na stronie internetowej Narodowego Banku Polskiego https://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji.html, przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2021 r.	2022 r.
CPI – dynamika średnioroczna	103,1%	102,8%

Planowane na rjp 2020/2021 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu przedstawiono w poniższej tabeli*:

Wyszczególnienie	Plan na rjp 2021/2022 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu [zł]	Plan na rjp 2021/2022 kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu - wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną [zł]
Koszty prowadzenia ruchu	✂--✂	✂--✂
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✂--✂	✂--✂
Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂
Razem	✂--✂	✂--✂
Łącznie	✂--✂	

*dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi zawartymi w projekcie cennika, ewentualne różnice w podsumowaniu wartości są wynikiem zaokrągleń matematycznych

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2021/2022 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2019/2020, 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 2021/2022	12 grudnia 2021 r.	10 grudnia 2022 r.	364
2	rjp 2019/2020	15 grudnia 2019 r.	12 grudnia 2020 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 2021/2022, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli*:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną w rjp 2019/2020 [pockm]	Praca eksploatacyjna wykonana trakcją spalinową w rjp 2019/2020 [pockm]	Planowana na rjp 2021/2022 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną [pockm]	Planowana na rjp 2021/2022 praca eksploatacyjna trakcją spalinową [pockm]
0<m≤100	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
100<m≤200	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
200<m≤300	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
300<m≤400	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
400<m≤500	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
500<m	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
Podsumowanie	☒--☒	☒--☒	☒--☒	☒--☒
Razem	☒--☒		☒--☒	

* dane zawarte w tabeli są zgodne z danymi zawartymi w projekcie cennika

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

1) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

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

2) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

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.

a) część stawki zależna od trakcji pociągu

Część stawki zależna od trakcji pociągu została przez Zarządcę ustalona jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną.

Zarządca oszacował część stawki zależną od trakcji w następujący sposób:

$$\text{☒--☒} = 1,38 \text{ zł/pockm}$$

Sposób ustalenia części stawki zależnej od trakcji jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia MliB.

b) 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: **4,62 zł/pockm**.

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

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas 200<m≤300 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.

Z zawartych w projekcie cennika 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 infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, a różnice wynikają z zaokrągleń. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia MliB.

Wartości współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Kategoria linii	Przedziały masy pociągu	Wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu
1	$0 < m \leq 100$	0,7375880
	$100 < m \leq 200$	0,8687940
	$200 < m \leq 300$	1,0000000
	$300 < m \leq 400$	1,2494304
	$400 < m \leq 500$	1,4988608
	$500 < m$	1,7482912

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2021/2022, 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 2021/2022 – 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. 47969 § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, 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. 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.

Z up. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Kamil Wilde*