



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 15 czerwca 2022 r.

Poz. 9

**DECYZJA NR DRR-WLKD.730.8.2022.AO**

**PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 13 czerwca 2022 r.

**w sprawie projektu cennika Zarządcy przedłożonego Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów rjp 2022/2023.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d, art. 13a ust. 1 oraz art. 33 ust. 4, 6, 8, 9, 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 ust. 1 i 4, art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., s. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”, oraz § 21 ust. 1-21 i § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r.”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej „Euroterminal Sławków” sp. z o.o., zwanego dalej „Zarządcą”, z 9 marca 2022 r. nr ES/DFB/594/22 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 15 marca 2022 r.), uzupełnionego pismem z 26 kwietnia 2022 r. (data wpływu do UTK: 6 maja 2022 r.), pismem z 25 maja 2022 r. (data wpływu do UTK: 30 maja 2022 r.) i pismem z 31 maja 2022 r. (data wpływu do UTK: 2 czerwca 2022 r.), w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2022/2023, zwanego dalej „projektem cennika”,

**ZATWIERDZAM**

**projekt cennika Zarządcy przedłożony Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów rjp 2022/2023.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Pismem z 9 marca 2022 r., zwanym dalej również „wnioskiem”, Zarządca przedłożył Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i opłaty manewrowej na rjp 2022/2023, wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej od czynności urzędowej.

Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.8.2022.7.AO z 19 kwietnia 2022 r. zawiadomił Zarządcę o wszczęciu 15 marca 2022 r. postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. Jednocześnie Prezes UTK wezwał Zarządcę w ww. piśmie do przedstawienia m.in.:

- 1) informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2022 r. i 2023 r.;
- 2) zestawienia kosztów za 2021 r.;
- 3) informacji o wykonanej w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021 r. pracy eksploatacyjnej na sieci Zarządcy;
- 4) szczegółowego opisu kosztów odpowiednio: prowadzenia ruchu kolejowego utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, amortyzacji, a następnie opisu przyjętego przez Zarządcę sposobu kwalifikacji i kalkulacji poszczególnych grup kosztów do kosztów bezpośrednich (jakie koszty zaliczono do kosztów bezpośrednich, jakie koszty uznano za niekwalifikowalne).

Prezes UTK w ww. piśmie wezwał również Zarządcę do wyjaśnienia:

- 1) na jakiej podstawie (wg jakiego klucza) z kosztów ogólnych związanych z działalnością kolejową, polegającą na obsłudze ruchu kolejowego i utrzymaniu infrastruktury kolejowej, wydzielono ~~☒--☒~~<sup>1</sup> kosztów, przyporządkowując je do kosztów dotyczących infrastruktury normalnotorowej;
- 2) na jakiej podstawie z kosztów dotyczących infrastruktury normalnotorowej wydzielono ~~☒--☒~~ jako koszty bezpośrednio związane z udostępnieniem infrastruktury, a następnie na jakiej podstawie wydzielono z tej kwoty ~~☒--☒~~ kosztów jako podstawę do ustalenia opłaty podstawowej i ~~☒--☒~~ kosztów jako podstawę do ustalenia opłaty manewrowej, zaś ~~☒--☒~~ kosztów jako podstawę do ustalenia kosztów obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonej do postoju wagonów;
- 3) sposobu obliczenia średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych dla opłaty podstawowej, ustalonej przez Zarządcę w wysokości 80,47 zł/pockm (wartość taka nie wynikała z przedstawionych przez Zarządcę danych o planowanych kosztach bezpośrednich, przyjętych jako podstawa obliczenia stawki jednostkowej opłaty podstawowej i planowanej pracy eksploatacyjnej);
- 4) sposobu obliczenia średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych dla opłaty manewrowej, ustalonej przez Zarządcę w wysokości 133,74 zł/pockm (wartość taka nie wynikała z przedstawionych przez Zarządcę danych o planowanych kosztach bezpośrednich, przyjętych jako podstawa obliczenia stawki jednostkowej opłaty manewrowej i planowanej pracy eksploatacyjnej).

Pismem z 26 kwietnia 2022 r. Zarządca ustosunkował się do pisma Prezesa UTK z 19 kwietnia 2022 r. oraz złożył dokumenty uzupełniające.

Prezes UTK pismem z 19 maja 2022 r. nr DRR-WLKD.730.8.2022.10.AO wezwał Zarządcę do:

- 1) złożenia dodatkowych informacji i wyjaśnień oraz dokumentów, dotyczących ogólnej wartości kosztów związanych z działalnością kolejową;
- 2) wyjaśnienia wielkości infrastruktury, na podstawie której wyznaczono procentowe udziały posiadanej infrastruktury szerokotorowej i normalnotorowej;
- 3) ponownego przedstawienia kosztów za 2021 r.;
- 4) wyjaśnienia wartości kosztów amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego;
- 5) weryfikacji i wyjaśnienia oraz ew. poprawy wartości poniesionych w 2021 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania manewrów;
- 6) poprawienia w dokumencie „Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej” współczynników korygujących średnią stawkę opłaty podstawowej i średnią stawkę opłaty manewrowej, a także wartości średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej zależnej od masy pociągu.

Zarządca pismem z 25 maja 2022 r. ustosunkował się do wezwania Prezesa UTK z 19 maja 2022 r., przedstawiając wyjaśnienia oraz poprawione dokumenty.

Prezes UTK pismem z 31 maja 2022 r. nr DRR-WLKD.730.8.2022.12.AO zawiadomił Zarządcę o zgromadzonym w postępowaniu administracyjnym materiale dowodowym.

Zarządca pismem z 31 maja 2022 r. złożył jednolity tekst poprawionego dokumentu „Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej” oraz poinformował Prezesa UTK, że dane przedstawione w załączniku do ww. pisma oraz dane zawarte w załącznikach do pisma z 26 kwietnia 2022 r. i pisma z 25 maja 2022 r. stanowią tajemnicę przedsiębiorcy i nie podlegają upublicznieniu.

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

- 1) informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), nr KRS: 0000353127, stan na 14 kwietnia 2022 r.;
- 2) projekt Regulaminu sieci 2022/2023 wraz z zał. 4 (projekt cennika), opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~☒--☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy (Zarządcy).

- 3) decyzja Prezesa UTK z 12 lipca 2019 r. nr DMB-WMIC.410.1.2019.AKa o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120190000;
- 4) autoryzacja bezpieczeństwa z 12 lipca 2019 r., nr PL2120190000;
- 5) pismo Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu;
- 6) „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – sierpień 2021 r.”;
- 7) Statut sieci kolejowej „Euroterminal Sławków” sp. z o.o., obowiązujący od 9 grudnia 2017 r., opublikowany na stronie internetowej Zarządcy.

#### **Stan prawny:**

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej na rjp 2022/2023, uzupełnionego pismem z 26 kwietnia 2022 r., pismem z 25 maja 2022 r. i pismem z 31 maja 2022 r.

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

Na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, Komisja zobowiązana była przyjąć, przed dniem 16 czerwca 2015 r., środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Uwzględniając ww. przepis dyrektywy 2012/34, wydane zostało rozporządzenie 2015/909, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich od 1 sierpnia 2015 r.

Zgodnie z ww. przepisem dyrektywy 2012/34 zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad określonych w rozporządzeniu 2015/909 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 2015/909, 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 pismem z 30 czerwca 2017 r. przedłożył metodę obliczania kosztów bezpośrednich.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z § 21 ust. 7 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. dla średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustala się średnią wartość:

- a) masy pociągu z dokładnością do 1 tony;
- b) kategorii linii kolejowej.

Stosownie do § 21 ust. 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. średnie wartości, o których mowa w § 21 ust. 7 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakońzonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 21 ust. 9 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Alternatywnie zarządca może ustalić przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

Zgodnie z § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. wzór albo współczynnik, o którym mowa powyżej, określa się w taki sposób, aby:

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

Zgodnie z § 21 ust. 11 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- a) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- b) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- c) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. część stawki zależna od trakcji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną. Część stawki zależna od trakcji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr, zwany dalej również „pockm”, dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

Planowaną wysokość kosztów, zgodnie z § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, z uwzględnieniem:

- a) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- b) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył albo, w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów w ostatnim zakończonym roku obrotowym, zgodnie z § 21 ust. 14 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., planowaną wysokość kosztów ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

W myśl § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w § 21 ust. 4 i ust. 12 pkt 1 tego rozporządzenia, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

Zgodnie z § 21 ust. 16 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pockm w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponieść nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;

- f) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34;
- n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

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

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

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

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

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

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

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

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt regulaminu sieci w ramach rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 wraz z załącznikiem nr 4, stanowiącym projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości 1435 mm zarządzanej przez „EUROTERMINAL SŁAWKÓW” sp. z o.o., obowiązujących od 11 grudnia 2022 r., spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Charakterystyka danych zawartych w projekcie cennika została przedstawiona poniżej:

#### **I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy**

Z informacji zawartych w regulaminie sieci Zarządcy wynika, że zarządza on nieelektryfikowaną normalnotorową linią nr 665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków o długości 5,493 km, która podlega udostępnianiu.

W piśmie z 25 maja 2022 r. Zarządca wyjaśnił, że ✂--✂.

Zgodnie ze Statutem sieci kolejowej Zarządca zarządza również szerokotorową linią kolejową nr 674 (1520 mm), a zgodnie z pismem Zarządcy z 26 kwietnia 2022 r. łączna długość posiadanej infrastruktury szerokotorowej wynosi 16,154 km, która pozostaje poza zakresem niniejszego postępowania z uwagi na treść art. 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym przepisów art. 29-35 ustawy o transporcie kolejowym nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

### **1. Kategoryzacja linii kolejowych**

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

- dopuszczalna prędkość pociągów na całej linii – 30 km/h;
- dopuszczalny nacisk – 221 kN/oś.

Zarządca zdefiniował kategorie linii kolejowej w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, ustalając jedną kategorię, uwzględnił parametry, które w istotny sposób wpływają na koszty utrzymania i remontów linii kolejowej, a więc spełnił przesłanki określone w § 21 ust. 5 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

### **2. Przedziały mas brutto pociągów**

Z treści wniosku wynika, że w ramach rjp 2022/2023 Zarządca ustalił równe przedziały mas brutto pociągów co 100 ton, przy czym pierwszy przedział wynosi poniżej 101 ton, a ostatni powyżej 3501 ton dla jednej drugorzędnej kategorii linii kolejowej.

Wypełniona została więc przesłanka, o której mowa w § 21 ust. 25 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z treścią której Zarządca ustala masę pociągu na podstawie stanu faktycznego albo planowanego, a także przesłanka określona w § 21 ust. 9 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z którą zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

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

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

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

Do ustalania tych stawek Zarządca nie przyjął kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności:

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 3) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- 4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępowem 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 związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 12) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 13) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- 14) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Powyższe wskazania są spójne z treścią pisma Zarządcy z 30 czerwca 2017 r. nr ES/DRZ/JoKw/1799/2017 dotyczącego metody obliczania kosztów bezpośrednich. Należy zatem uznać, że sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., a także art. 3 ust. 3, 4 i 5 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Z ogólnych kosztów związanych z obsługą ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury kolejowej, poniesionych przez Zarządcę w 2021 r., wynoszących  $\times\text{---}\times$ , gdzie  $\times\text{---}\times$  kosztów dotyczyło infrastruktury normalnotorowej, tj.  $\times\text{---}\times$ , wydzielono tę część kosztów, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Wartość kosztów związanych z ruchem wynosi  $\times\text{---}\times$ , zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2021 r. kosztów związanych z ruchem [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	$\times\text{---}\times$
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	$\times\text{---}\times$
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	$\times\text{---}\times$
Koszty ogółem		$\times\text{---}\times$

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

- $\times\text{---}\times$  kosztów stanowiących podstawę do ustalenia stawek opłaty podstawowej;
- $\times\text{---}\times$  kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłaty manewrowej;
- $\times\text{---}\times$  kosztów dla obiektu infrastruktury usługowej przeznaczonego do postoju wagonów.

Zarządca wyjaśnił w piśmie z 26 kwietnia 2022 r., że ww. procentowy udział wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury wynika z  $\times\text{---}\times$ .

Koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu, wydzielone z kosztów związanych z ruchem, poniesionych przez Zarządcę w 2021 r., stanowiące podstawę do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej, zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w 2021 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku przejazdu pociągu, przyjętych do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej [zł]	Wykonanie w 2021 r. kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku ruchu kolejowego, przyjętych do ustalenia opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	$\times\text{---}\times$	$\times\text{---}\times$
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	$\times\text{---}\times$	$\times\text{---}\times$

3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✕--✕	✕--✕
Koszty ogółem		✕--✕	✕--✕

Zarządca w piśmie z 26 kwietnia 2022 r. wyjaśnił, że ✕--✕.

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2022/2023, poniesione przez Zarządcę koszty w 2021 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 2022/2023	11 grudnia 2022 r.	9 grudnia 2023 r.	364
2	rjp 2020/2021	1 stycznia 2021 r.	31 grudnia 2021 r.	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				0,9973

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

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2022-2023, ustalone na podstawie „Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – aktualizacja – sierpień 2021 r., przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2022 r.	2023 r.
CPI – dynamika średnioroczna	103,0%	102,5%

Ww. wartości zostały podtrzymane przez Zarządcę, na wezwanie Prezesa UTK z 19 kwietnia 2022 r., w piśmie z 26 kwietnia 2022 r.

Zarządca, mając na uwadze współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, obliczany jak w powyższej tabeli, a także wskaźniki inflacji, określił planowaną wysokość kosztów bezpośrednich, którą przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2022/2023 koszty przyjęte do ustalenia stawek opłaty podstawowej [zł]	Planowane na rjp 2022/2023 koszty przyjęte do ustalenia opłaty manewrowej [zł]
1	Koszty prowadzenia ruchu	✕--✕	✕--✕
2	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury	✕--✕	✕--✕
3	Koszty amortyzacji rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego	✕--✕	✕--✕
Koszty ogółem		✕--✕	✕--✕

Przeprowadzona analiza przedstawionych przez Zarządcę dokumentów i wyjaśnień świadczących o poniesionych kosztach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów w 2021 r. wskazuje, że ich wielkość jest uzasadniona.

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wysokości kosztów bezpośrednich spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 13 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz art. 3 rozporządzenia 2015/909.

### III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej Zarządca ustalił na podstawie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej po torze o prześwicie 1435 mm w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021, 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 2022/2023	11 grudnia 2022 r.	9 grudnia 2023 r.	364
2	rjp 2020/2021	13 grudnia 2020 r.	11 grudnia 2021 r.	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)				1,00

Z kolei zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rjp 2020/2021 i planowanej w rjp 2022/2023, którą przyjął Zarządca do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej, przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonana praca eksploatacyjna w rjp 2020/2021 [opłata podstawowa]	Wykonana praca eksploatacyjna w rjp 2020/2021 [opłata manewrowa]	Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2022/2023 [opłata podstawowa]	Planowana praca eksploatacyjna na rjp 2022/2023 [opłata manewrowa]
1	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
2	Praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonokilometrach	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
3	Praca eksploatacyjna wyrażona w pociągach [szt.] dla opłaty podstawowej	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕
4	Średnia odległość od osi stacji do osi obiektu wyrażona w km dla opłaty manewrowej	✕--✕	✕--✕	✕--✕	✕--✕

### IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej

**Stawki cząstkowe:**

#### a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 20 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., zgodnie z którą zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w § 21 ust. 17 tego rozporządzenia, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1 tego rozporządzenia, wynosi 0zł/pockm dla wszystkich rodzajów przewozów.

**b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich**

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

– **Część stawki zależna od traktacji pociągu**

Zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana, wobec powyższego przyjął on wartość części stawki zależnej od traktacji pociągu na poziomie 0 zł/pockm.

– **Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych**

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

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii wynosi: 79,07 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 741,64 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracę eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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

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

Następnie współczynnik o wartości 1 umieścił w przedziale mas 701-800 ton, od którego współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu maleje wraz ze zmniejszaniem się masy pociągu i zwiększa się wraz z ich wzrostem. Jak wskazuje Zarządca na s. 8 projektu cennika, wartość współczynnika różnicującego część stawki zależnej od masy pociągu i stawki jednostkowej opłaty podstawowej wyznaczył w taki sposób, aby *przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do ich ustalenia*.

Po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu, 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 z 7 kwietnia 2017 r.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawia poniższa tabela:

<b>Calkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>	<b>Calkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>	<b>Calkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>
<b>brutto [t]</b>		<b>brutto [t]</b>		<b>brutto [t]</b>	
poniżej 101	0,65	1201-1300	1,28	2401-2500	1,94
101-200	0,70	1301-1400	1,33	2501-2600	1,99
201-300	0,75	1401-1500	1,39	2601-2700	2,05
301-400	0,80	1501-1600	1,44	2701-2800	2,10
401-500	0,85	1601-1700	1,50	2801-2900	2,16
501-600	0,90	1701-1800	1,55	2901-3000	2,21
601-700	0,95	1801-1900	1,61	3001-3100	2,27
701-800	1,00	1901-2000	1,66	3101-3200	2,32

801-900	1,06	2001-2100	1,72	3201-3300	2,38
901-1000	1,11	2101-2200	1,77	3301-3400	2,43
1001-1100	1,17	2201-2300	1,83	3401-3500	2,49
1101-1200	1,22	2301-2400	1,88	powyżej 3501	2,54

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2022/2023 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie stwierdza się niezgodności sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia 2015/909 oraz rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

#### V. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej

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

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu (składu manewrowego) i kategorii linii wynosi: 131,42 zł/pockm.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu (składu manewrowego) w wysokości 741,64 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Jak wskazuje Zarządca na s. 8 projektu cennika, wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu (składu manewrowego), a następnie stawki jednostkowe opłaty manewrowej, Zarządca ustalił w sposób identyczny jak dla opłaty podstawowej, aby *przychody pozyskane poprzez zastosowanie tych stawek pozwoliły na pokrycie planowanych kosztów przyjętych do ich ustalenia*.

Po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty manewrowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu, wynika, że planowane przychody z opłaty manewrowej, dla zarządzanej nieelektryfikowanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu przedstawiono w poniższej tabeli:

<b>Całkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>	<b>Całkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>	<b>Całkowita masa</b>	<b>Współczynnik różnicujący średnią stawkę</b>
<b>brutto [t]</b>		<b>brutto [t]</b>		<b>brutto [t]</b>	
poniżej 101	0,65	1201-1300	1,28	2401-2500	1,94
101-200	0,70	1301-1400	1,33	2501-2600	1,99
201-300	0,75	1401-1500	1,39	2601-2700	2,05
301-400	0,80	1501-1600	1,44	2701-2800	2,10
401-500	0,85	1601-1700	1,50	2801-2900	2,16
501-600	0,90	1701-1800	1,55	2901-3000	2,21
601-700	0,95	1801-1900	1,61	3001-3100	2,27

701-800	1,00	1901-2000	1,66	3101-3200	2,32
801-900	1,06	2001-2100	1,72	3201-3300	2,38
901-1000	1,11	2101-2200	1,77	3301-3400	2,43
1001-1100	1,17	2201-2300	1,83	3401-3500	2,49
1101-1200	1,22	2301-2400	1,88	powyżej 3501	2,54

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2022/2023 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej 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 oraz sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej na rjp 2022/2023 – jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 6, 8 i 9 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia 2015/909 i rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 1 000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1125), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. poz. 408, z późn. zm.).

Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się 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*