



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 15 czerwca 2022 r.

Poz. 10

DECYZJA NR DRR-WLKD.730.7.2022.RT

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 na 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, 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, 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 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 Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanego dalej również „Zarządcą”, z 11 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 16 marca 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 na rozkład jazdy pociągów, zwany dalej „rjp”, 2022/2023, uzupełnionego pismem z 31 marca 2022 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 31 marca 2022 r.), pismem z 11 maja 2022 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 11 maja 2022 r.) oraz pismem z 9 czerwca 2022 r., znak: KN.047.3.2022.5 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 10 czerwca 2022 r.), zwanego dalej również „projektem cennika”,

ZATWIERDZAM

projekt cennika Zarządcy przedłożony Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2022/2023.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 11 marca 2022 r. Zarządca wystąpił do Prezesa UTK z wnioskiem o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, jaki miałyby obowiązywać na infrastrukturze Zarządcy w rjp 2022/2023.

Pismem z 30 marca 2022 r., znak: DRR-WLKD.730.7.2022.15.AO, Prezes UTK zawiadomił Zarządcę o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wezwał go do przedłożenia wskazanych w piśmie dodatkowych informacji i dokumentów. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Zarządcę o zgromadzonym w postępowaniu administracyjnym materiale dowodowym.

Zarządca wraz z pismem z 31 marca 2022 r. przesłał projekt planu biznesowego na rok 2023, opracowanego zgodnie z art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Następnie pismem z 11 maja 2022 r. Zarządca w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 30 marca 2022 r., znak: DRR-WLKD.730.7.2022.15.AO, Zarządca przedłożył żądane przez Prezesa UTK wyjaśnienia i dokumenty.

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

1. uchwała nr 4553/VI/2021 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z 16 listopada 2021 r. w sprawie upoważnienia i udzielenia pełnomocnictwa Dyrektorowi Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu;
2. projekt Regulaminu sieci 2022/2023, opublikowany na stronie internetowej Zarządcy;
3. decyzja Prezesa UTK z 2 kwietnia 2020 r., nr DMB-WMIC.410.1.2020.SW, o wydaniu autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120200001;
4. autoryzacja bezpieczeństwa z 2 kwietnia 2020 r., nr PL2120200001;
5. pismo Zarządcy z 3 lipca 2017 r., nr NK.047.06.2017;
6. pismo Zarządcy z 10 września 2019 r., nr NK.047.7.2019.11;
7. „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja - sierpień 2021 r.”;
8. uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.” wraz z załącznikiem;
9. uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z 5 stycznia 2021 r. zmieniająca uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
10. uchwała nr 157/2021 Rady Ministrów z 26 listopada 2021 r. zmieniająca Uchwałę nr 7/2018, zmienioną uchwałą nr 1/2021, w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego, z załącznikiem;
11. umowa z 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury reprezentującym Skarb Państwa a Zarządcą;
12. aneks nr 1 z 14 lipca 2021 r. do umowy z 21 sierpnia 2019 r., z załącznikami;
13. aneks nr 2 do umowy z 21 sierpnia 2019 r., o treści nadanej aneksem nr 1 z 14 lipca 2021 r., z załącznikami;
14. uchwała nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. - Statut Zarządcy.

Pismem z 9 czerwca 2022 r., znak: KN.047.3.2022.5 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 10 czerwca 2022 r.) Zarządca potwierdził czynności dokonane w toku postępowania przez wadliwie umocowanego pełnomocnika.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku z 11 marca 2022 r. nr KN.047.3.2022.1 w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa UTK projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla infrastruktury kolejowej na rjp 2022/2023, uzupełnionego pismem z 31 marca 2022 r. nr KN.047.3.2022.2, pismem z 11 maja 2022 r. nr KN.047.3.2022.4 i pismem z 9 czerwca 2022 r. nr KN.047.3.2022.5.

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 powołanym wyżej 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.

Pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodykę obliczania kosztów bezpośrednich, zaś pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 przedłożył aktualizację ww. metodyki.

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

Na podstawie art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 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 wskázówek.

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.

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 trójki pociągu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto w myśl § 21 ust. 17 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. w odniesieniu do przewozów innych, niż określone w § 21 ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pockm, jeżeli na podstawie analizy rynku 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/pockm 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 obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników.

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

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

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

Zarządca jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”, oraz uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. określającej Statut Zarządcy.

Ze znajdującego się w aktach niniejszej sprawy Statutu Zarządcy wynika, że Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu jest samorządową jednostką organizacyjną (budżetową), będącą zarządcą dróg i zarządcą infrastruktury kolejowej, wykonującą zadania Województwa Dolnośląskiego (§2 Statutu).

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

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej projekt cennika określający sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na czas obowiązywania rjp 2022/2023, spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca przedłożył metodologię obliczania kosztów bezpośrednich, które są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, zaś pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 przedłożył aktualizację ww. metodologii w zakresie zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Jak wskazano w projekcie cennika, Zarządca zastosował metodologię określania stawki jednostkowej opłaty podstawowej opartą na przepisach ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia 2015/909 oraz rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Mając na względzie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia 2015/909 i rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., Prezes UTK poddał szczegółowej analizie przedłożony przez Zarządcę wniosek o zatwierdzenie projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2022/2023.

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

Charakterystyka danych zawartych we wniosku została przedstawiona poniżej:

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z autoryzacją bezpieczeństwa z 2 kwietnia 2020 r. nr PL2120200001 Zarządca zarządza liniami znaczenia miejscowego.

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

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

Po zarządzanej przez Zarządcę infrastrukturze prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

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

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

Przedziały mas brutto pociągów

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

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

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

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

Wypełniona została więc przesłanka § 21 ust. 25 rozporządzenia 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 przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton.

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

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej przyjęto, zgodnie z § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., koszty bezpośrednie, o których mowa w rozporządzeniu 2015/909.

Zgodnie z pismem Zarządcy z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 Zarządca dzieli ponoszone koszty na jednorodne kategorie kosztowe, przy uwzględnieniu natury powstania kosztu, celu i miejsca ich poniesienia, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2015/909. Zgodnie z pismem z 10 września 2019 r. nr NK.047.7.2019.11 zarządca stosuje ww. metodologię wobec całej zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Jako koszty bezpośrednie Zarządca uznał, stosownie do art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909, różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowalnymi.

Zarządca w piśmie z 3 lipca 2017 r. nr NK.047.06.2017 wskazał, że zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/909 będzie mógł uwzględniać następujące koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu:

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

Do ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządca nie przyjął kosztów, które zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909 stanowią koszty niekwalifikowalne, w szczególności:

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

Sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 21 ust. 26 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., a także art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Pismem z 11 maja 2022 r. nr KN.047.3.2022.4 Zarządca poinformował Prezesa UTK, że:

1. do kosztów bezpośrednich prowadzenia ruchu kolejowego Zarządca zalicza koszty prowadzenia ruchu pociągów po liniach zarządzanych przez siebie oraz związane z tym opracowania dokumentacji techniczno-ruchowej przez dyżurnych ruchu stacji, z którymi punkt styku posiadają linie Zarządcy. Zarządca nie zatrudnia dyżurnych ruchu, dlatego na każdy rjp podpisuje umowę z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na prowadzenie ruchu i obsługę dyżurnych ruchu. Ponadto Zarządca podpisuje umowy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na opracowanie rozkładów jazdy pociągów;
2. wśród poszczególnych rodzajów kosztów utrzymania i remontów infrastruktury, do kosztów bezpośrednich zaliczane są:
 - a) koszty bieżącego utrzymania i konserwacji infrastruktury kolejowej związane bezpośrednio z ruchem pociągów w zakresie konserwacji i utrzymania torów i rozjazdów;
 - b) koszty obchodów infrastruktury kolejowej;
 - c) koszty odśnieżania linii kolejowej;
 - d) koszty utrzymania widoczności w obrębie skrzyżowań.

Pozostałe koszty z ww. kategorii uznano za niekwalifikowalne. Zarządca poinformował również w piśmie z 11 maja 2022 r., że do kosztów bezpośrednich stanowiących podstawę do wyliczenia stawki dostępu nie wlicza kosztów związanych z peronami i drogami dojazdu do peronów.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2021 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową linii 311, 326 i 341, koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu stanowiły 8 494 088,13 zł, w tym 1 292 554,36 zł wyniosły koszty bezpośrednie, a koszty niekwalifikowalne 7 201 533,78 zł.

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)				0,997

- 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 „Wytucznych 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	103,3%	103%

Zestawienie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, które zostały poniesione w 2021 r., oraz planowane koszty na rjp 2022/2023, w podziale na zagregowane koszty według rozporządzenia 2015/171, przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Koszty poniesione w 2021 r. [zł]	Planowane koszty na rjp 2022/2023 [zł]
Koszty zapewnienia usług minimalnego pakietu dostępu, w tym:	8 494 088,13	9 012 864,21
Koszty bezpośrednie	1 292 554,36	1 371 497,06
Koszty niekwalifikowalne	7 201 533,78	7 641 367,15

III. Planowana praca eksploatacyjna

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2022/2023 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 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

Wielkość pracy eksploatacyjnej przyjętej przez Zarządcę do wyznaczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2022/2023, zgodnie z treścią projektu cennika, przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedziały masy brutto pociągu [t]	Praca eksploatacyjna planowana na rjp 2022/2023 [pockm]
$0 < m \leq 100$	240 939,52
$100 < m \leq 200$	100 785,12
$200 < m \leq 300$	36,94
Razem	341 761,58

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

a) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

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

b) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich Zarządca ustala jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu dla jednej kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od traktacji pociągu, co jest zgodne z § 21 ust. 2 rozporządzenia 7 kwietnia 2017 r.

- Część stawki zależna od trakcji pociągu

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika zarządzana przez Zarządcę infrastruktura kolejowa jest niezelektryfikowana. Wobec powyższego, Zarządca przyjął wartość części stawki zależnej od trakcji pociągu na poziomie 0 zł/pockm, zgodnie z § 21 ust. 12 pkt 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

- 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 z 7 kwietnia 2017 r.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii, wskazanej we wniosku, wynosi: **4,01 zł/pockm**.

Dla tak obliczonej średniej stawki Zarządca ustalił średnią masę pociągu w wysokości 93,44 ton. Wartość ta stanowi średnią ważoną pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rjp, zgodnie z § 21 ust. 8 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

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

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

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

Z zawartych we wniosku danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej niezelektryfikowanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartości współczynników różnicujących przedstawiono w poniższej tabeli:

Masa pociągu	$0 < m \leq 100$	$100 < m \leq 200$	$200 < m \leq 300$
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od masy pociągu	1	1,01	1,02
Współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych	1	1	1

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2022/2023 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 2022/2023 - jako zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 4, 5 i 6 ustawy o transporcie kolejowym, oraz z przepisami rozporządzenia 2015/909 i rozporządzenia 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. 479⁶⁹ § 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 1000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 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*