



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 19 czerwca 2023 r.

Poz. 12

DECYZJA NR DRR-WLKD.730.7.2023.AO PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 6 czerwca 2023 r.

w sprawie zatwierdzenia projektu cennika zarządcy przedłożonego Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 775), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d oraz art. 33 ust. 4 14 i 15 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, a także art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13 czerwca 2015 r., s. 17-22), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”, oraz § 21 ust. 1- 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem z 7 kwietnia 2017 r.”, po rozpatrzeniu wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., zwanego dalej „Zarządcą” lub „Spółką”, z 8 marca 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, 9 marca 2023 r.), uzupełnionego pismem Zarządcy z 12 kwietnia 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 12 kwietnia 2023 r.), pismem z 19 kwietnia 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 19 kwietnia 2023 r.), pismem z 15 maja 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 19 kwietnia 2023 r.), którego autokorektę Zarządcą złożył pismem z 22 maja 2023 r. (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 22 maja 2023 r.), o zatwierdzenie 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”, 2023/2024, zwanego dalej „projektem cennika”,

ZATWIERDZAM

projekt cennika Zarządcy przedłożony Prezesowi UTK, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 8 marca 2023 r., zwanym dalej „wnioskiem”, Zarządcą przedłożony Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024, wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej od czynności urzędowej. Do wniosku Zarządcą załączył:

1. *Projekt zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.*, zwany dalej „projektem zasad ustalania stawek”;
2. *Projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM SA obowiązujący na rjp 2023/2024;*
3. Rachunek zysków i strat za rok 2022;
4. Zestawienie przychodów i kosztów za rok 2022;
5. Plan przychodów i kosztów na rok 2024.

Prezes UTK pismem nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. zawiadomił Zarządcę o wszczęciu 9 marca 2023 r. postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia projektu cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024. Jednocześnie Prezes UTK wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych dokumentów i informacji:

1. informacji o planie działalności gospodarczej Zarządcy na 2023 r. i 2024 r., w tym:

- a) charakterystyki działalności biznesowej – opisu działalności Zarządcy,
- b) opisu podstawowych celów organizacji – planu rozwoju działalności,
- c) planu w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury;
2. polityki rachunkowości, planu kont oraz opisu (charakterystyki) planu kont Zarządcy;
3. przedstawienia w pliku excel szczegółowego wyliczenia współczynnika T_r (średniodobowego rzeczywistego czasu pracy dyżurnych ruchu, dyspozytorów i pracowników centrum utrzymania i diagnostyki) na podstawie miesięcznych danych dobowego czasu pracy i średniodobowego czasu pracy pracowników, przy założeniu, że dane wejściowe zostaną oparte na podstawie rjp 2021/2022 (dodatkowo wezwano Zarządcę do przedstawienia ww. rozkładu). Zarządca został wezwany do wyjaśnienia, co oznacza „aktualny rozkład jazdy pociągów” (wg stanu na jaki dzień są przedstawione przez Zarządcę dane wejściowe, a także o przedstawienie ww. rozkładu);
4. prezentacji w pliku excel obliczeń służących wyznaczeniu wartości amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów (praktycznego wykorzystania wzorów zawartych w pkt 1.4 projektu cennika);
5. informacji o wykonanej w rjp 2021/2022 r. pracy eksploatacyjnej na sieci Zarządcy, na podstawie której ustalona została planowana praca eksploatacyjna na rjp 2023/2024 r.;
6. prezentacji (po sprawdzeniu) w pliku excel szczegółowego wyliczenia planu kosztów bezpośrednich na 2024 r. (przy wykorzystaniu danych z 2022 r., współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej i planowanych wskaźników makroekonomicznych na lata 2023-2024);
7. prezentacji w pliku excel obliczeń dla współczynnika natężenia przewozów, natężenia przewozów q_i , średniej masy brutto pociągu w danym przedziale masy, współczynnika natężenia przewozów W_{Mi} oraz średniej masy pociągu M_{sr} ;
8. w nawiązaniu do treści Załącznika nr 1 Zarządcy do pisma z 8 marca 2023 r. „Projekt zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.” wezwano Zarządcę do poszerzenia informacji o:
 - a) uzasadnienie dla pozycji wyszczególnionych w tabeli 1 ze statusem „TAK”, pod kątem istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w korelacji do zmian natężenia ruchu kolejowego,
 - b) wyjaśnienie zasadności ujęcia kosztów wynagrodzeń i pochodnych w ramach kosztów prowadzenia ruchu kolejowego jako kosztów bezpośrednich, ze szczególnym uwzględnieniem uzasadnienia wyroku SOKiK z 14 lutego 2023 r. w sprawie AmK 2/18,
 - c) przedstawienie danych bazowych oraz wyników szacunków skrócenia czasu (w latach) amortyzacji linii kolejowych wskutek prowadzenia ruchu pociągów oraz danych bazowych i wyników szacunków skrócenia czasu (w latach) w przypadku trakcji elektrycznej i jej konstrukcji wsporczych,
 - d) przedstawienie danych szczegółowych dotyczących amortyzowanych środków trwałych (wartości będącej podstawą naliczania odpisów księgowych, wartości aktywów trwałych finansowanej ze środków publicznych, nominalnego czasu amortyzacji księgowej, itd.),
 - e) uzasadnienie dla pozycji wyszczególnionych w tabeli 8 ze statusem „TAK”, pod kątem istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w korelacji do zmian natężenia ruchu kolejowego,
 - f) przedstawienie metodyki ustalania udziałów % w ramach umowy, której czynności wyszczególniono w tabeli 8,
 - g) wyjaśnienie dotyczące p. 2.2.3 Załącznika nr 1, dlaczego odpisy amortyzacyjne od infrastruktury kolejowej (np. sieci trakcyjnej) w planowanym cenniku dostępu naliczane w danym roku są wyższe od wartości odpisów amortyzacyjnych z zastosowaniem podejścia bilansowego (księgowego)? (Przejazd pociągu powodujący zużycie infrastruktury jest tylko jednym z kilku czynników powodujących zmniejszenie jej wartości, co powinno prowadzić do uwzględniania w kosztach dostępu do infrastruktury tylko część wartości amortyzacji bilansowej, która to uwzględnia wszystkie czynniki wpływające na jej utratę wartości).

Prezes UTK w piśmie z 29 marca 2023 r. przypomniał Zarządcy, że zgodnie z Decyzją wykonawczą Komisji z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, infrastruktura kolejowa linii 248 i 253 zarządzanych przez Zarządcę, wymienionych w załączniku I do ww. decyzji, stanowi lokalną infrastrukturę kolejową, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Oznacza to, że Zarządca, zgodnie z art. 35a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29-35 ww. ustawy. W przypadku gdy Zarządca podejmie taką decyzję, niezwłocznie informuje o tym Prezesa UTK.

Zarządca pismem z 12 kwietnia 2023 r. przedłożył większość wyjaśnień i uzupełnień, zgodnie z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. (uzupełnienia dotyczyły pkt 1-7 pisma Prezesa UTK), wraz z załącznikami:

1. Informacje o planie działalności gospodarczej Zarządcy na lata 2023 i 2024;
2. Polityka rachunkowości Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.;
3. Plan kont Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;
4. Obliczenia współczynnika T_r - średniodobowego rzeczywistego czasu pracy dyżurnych ruchu i dyspozytorów;
5. Roczny Rozkład Jazdy do obliczeń współczynnika T_r ;

6. Obliczenia wartości amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów;
7. Zestawienie pracy eksploatacyjnej wykonanej w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022;
8. Plan przychodów i kosztów na rok 2024 (wraz z sprawdzeniem);
9. Obliczenia współczynników: natężenia przewozów, natężenia przewozów qi, średniej masy brutto pociągu w danym przedziale masy, współczynnika natężenia przewozów WMi oraz średniej masy pociągu Mśr.

Jednocześnie Zarządca w piśmie z 12 kwietnia 2023 r. zawniósł o wydłużenie przez Prezesa UTK terminu na przedstawienie wyjaśnień do pkt 8 pisma Prezesa UTK z 29 marca 2023 r. Prezes UTK pismem z 13 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.9.AO wyraził zgodę na złożenie przez Zarządcę ww. dokumentów w terminie do 19 kwietnia 2023 r.

Zarządca pismem z 19 kwietnia 2023 r. przedstawił wyjaśnienia do punktu 8 zgodnie z wezwaniem Prezesa UTK z 29 marca 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO.

Prezes UTK pismem z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych informacji, wyjaśnień i dokumentów, w zakresie:

1. wyjaśnienia statusu toru 3 linii 248, dla którego przedstawiono raport syntetyczny toru oraz dane służące obliczeniom kwalifikowalnej części amortyzacji środków trwałych związanych z linią kolejową;
2. weryfikacji (w stosunku do informacji zawartych na s. 38 projektu Regulaminu sieci Zarządcy) oraz wyjaśnienia danych o prędkości zawartych w komórce H76 i H77 załącznika nr 6 do pisma Zarządcy z 12 kwietnia 2023 r.;
3. opisu zadań poszczególnych komórek organizacyjnych (zgodnie ze schematem organizacyjnym) w kontekście klasyfikacji kosztów tych komórek do kosztów kwalifikowanych, ze szczególnym uwzględnieniem kosztów osobowych;
4. wyjaśnienia charakteru i formy zatrudnienia pracowników, których koszty są uwzględniane w kosztach bezpośrednich cennika dostępu, w szczególności zatrudnienia pracowników na stanowiskach całodobowych i zasadności stosowania współczynnika Tr;
5. szczegółowego opisu zadań Centrum Utrzymania i Diagnostyki i powiązania ich z natężeniem ruchu kolejowego na zarządzanej infrastrukturze;
6. doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z usuwaniem roślinności w obrębie ław torowiska jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu;
7. doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z naprawami awaryjnymi, wymianą i uzupełnianiem elementów urządzeń sieci trakcyjnej jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu;
8. doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z usuwaniem oblodzenia sieci trakcyjnej uniemożliwiającego normalną pracę eksploatacyjną jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu;
9. wyjaśnienia czy koszty wynagrodzeń pracowników Centrum Utrzymania i Diagnostyki stanowią koszty prowadzenia ruchu (tak jak zostało to przedstawione na s. 5 załącznika nr 1 do pisma Zarządcy z 8 marca 2023 r.);
10. wskazania, jeśli wśród złożonych przez Zarządcę w toku niniejszego postępowania dokumentów znajdują się dokumenty lub dane objęte tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy, które informacje w poszczególnych dokumentach są poufne, wraz z przedstawieniem uzasadnienia dla objęcia tych danych tajemnicą przedsiębiorstwa, oraz wersją dokumentów niezawierającą informacji objętych ww. ograniczeniem, zgodnie z art. 13 aa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 27 kwietnia 2023 r. Zarządca pismem z 15 maja 2023 r. złożył dodatkowe wyjaśnienia, obliczenia. Następnie Zarządca 22 maja 2023 r. przedłożył autokorektę do pisma z 15 maja 2023 r. oraz korektę *Projektu zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.* i korektę *Projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKM SA obowiązujący na rjp 2023/2024*, zwany dalej „skorygowanym projektem zasad ustalania stawek”. Wprowadzone przez Zarządcę zmiany polegały na korekcie kosztów czynności objętych umową utrzymania trakcji elektrycznej, przedstawionych w tabeli 8 poz. 14 *Projektu zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.* Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 22 maja 2023 r., autokorekta zmienia kwalifikację części kosztów na niezwiązane w sposób bezpośredni z ruchem kolejowym. W związku z czym zmianie uległ zakres czynności zależnej od natężenia ruchu kolejowego, a tym samym część kosztów utrzymania trakcji, która może być kwalifikowana do stawki dostępu. Jednocześnie w piśmie z 22 maja 2023 r. Zarządca doprecyzował zakres czynności usuwania roślinności w obrębie ław torowiska, których koszty uznał za bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Ponadto Zarządca sprecyzował (w stosunku do treści pisma z 15 maja 2023 r.), które dokumenty i informacje przedstawione w toku postępowania stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Prezes UTK w piśmie z 25 maja 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.17.AO zawiadomił Zarządcę o materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie oraz przysługującym Zarządcy prawie do przeglądania akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

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

- 1) Informację odpowiadającą odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców Spółki, pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 685), zwana dalej „informacją KRS”, wg stanu na dzień 23 marca 2023 r. (nr KRS 0000365210);
- 2) *Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2022*, dostępne pod adresem <https://www.gov.pl/web/finanse/wytyczne-sytuacja-makroekonomiczna>;
- 3) Instrukcję warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej PKM-08, Gdańsk, czerwiec 2014 r., pobraną ze strony internetowej Zarządcy: <https://www.pkm-sa.pl/dla-biznesu/informacje-dla-przewoźników/>;
- 4) decyzję Prezesa UTK z 7 sierpnia 2015 r. nr DBK-WSBP.43.156.2015.2.ANi wydającą świadectwo bezpieczeństwa nr 137/ZI/15 dla Zarządcy, wraz z załącznikiem – świadectwo bezpieczeństwa nr 137/ZI/15;
- 5) decyzję Prezesa UTK z 24 marca 2017 r. nr DBK-WSBP.43.51.2017.AK zmieniającą decyzję Prezesa UTK z 7 sierpnia nr DBK-WSBP.43.156.2015.2.ANi;
- 6) regulamin sieci Zarządcy na rjp 2023/2024 wersja z 29 marca 2023 r., pobrany ze strony internetowej Zarządcy: <https://www.pkm-sa.pl/dla-biznesu/informacje-dla-przewoźników/>;
- 7) H. Bałuch, *Metoda oceny zdolności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej „SOKON”*, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa 2004;
- 8) regulamin sieci Zarządcy na rjp 2023/2024 wersja z 22 maja 2023 r., pobrany ze strony internetowej Zarządcy: <https://www.pkm-sa.pl/dla-biznesu/informacje-dla-przewoźników/>.

Stan prawny:

Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozpatrzenie wniosku o zatwierdzenie przez Prezesa UTK projektu cennika na rjp 2023/2024, w zakresie sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej.

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

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez 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 Kodeksu postępowania administracyjnego.

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 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.

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, Zarządca określa 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 traktacji 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 traktacji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zgodnie z § 21 ust. 12 pkt 1 i 2 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., część stawki zależna od traktacji pociągu jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych traktacją elektryczną. Część stawki zależna od traktacji pociągu wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych traktacją 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 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 ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

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

Stosownie do treści § 21 ust. 17a rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., w przypadku, o którym mowa w ust. 17, zarządca określa segmenty rynku, w których przewoźnicy kolejowi obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi, albo mogą zwiększyć udział w rynku w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W tych segmentach rynku zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr.

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:

- 1) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe przewozy towarowe;
- 4) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- 5) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- 6) przewozy całopociągowe/przewozy ładunków rozproszonych;
- 7) 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 § 21 ust. 17, 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 st. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr 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, zgodnie z § 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 rozporządzenia 2015/909.

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 pociągów.

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 ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
- d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
- e) kosztów finansowania;
- f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34;
- k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
- l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f załącznika II do dyrektywy 2012/34, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34; n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
- o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

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 ww. 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.

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

Zarządca posiada świadectwo bezpieczeństwa nr 137/ZI/15, wydane decyzją Prezesa UTK z 7 sierpnia 2015 r. nr DBK-WSBP.43.156.2015.2.Ani, w brzmieniu nadanym decyzją Prezesa UTK z 24 marca 2017 r. nr DBK-WSBP.43.51.2017.AK.

Na podstawie art. 15z z z y¹ pkt 3 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2095) w przypadku gdy termin ważności świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ustawy o transporcie kolejowym, upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, termin ważności świadectwa bezpieczeństwa ulega przedłużeniu do dnia upływu 180 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.

Mając powyższe na uwadze, świadectwo bezpieczeństwa Zarządcy pozostaje w mocy.

Zarządca opublikował na swojej stronie internetowej, <https://www.pkm-sa.pl/dla-biznesu/informacje-dla-przewoźników/>, projekt cennika na czas obowiązywania rjp 2023/2024 (jako część Regulaminu sieci), spełniając obowiązek określony w art. 33 ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 8 marca 2023 r. (data wpływu pisma w wersji elektronicznej do UTK: 8 marca 2023 r.), Zarządca przedłożył Prezesowi UTK, do zatwierdzenia projekt cennika w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na rjp 2023/2024 (załącznikiem do pisma z 8 marca 2023 r. był również projekt zasad ustalania stawek). Następnie pismem z 22 maja 2023 r. Zarządca złożył autokorektę projektu cennika (załącznikiem do pisma z 22 maja 2023 r. był również skorygowany projekt zasad ustalania stawek). Wprowadzone przez Zarządcę zmiany polegały na korekcie kosztów czynności objętych umową utrzymania trakcji elektrycznej, przedstawionych w tabeli 8 poz. 14 *Projektu zasad ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej obowiązujących od 10 grudnia 2023 r.* Jak wyjaśnił Zarządca w piśmie z 22 maja 2023 r., autokorekta zmienia kwalifikację części kosztów na niezwiązane w sposób bezpośredni z ruchem kolejowym. W związku z czym zmianie uległ zakres czynności zależnej od natężenia ruchu kolejowego, a tym samym część kosztów utrzymania trakcji, która może być kwalifikowana do stawki dostępu.

W związku z wprowadzoną przez Zarządcę autokorektą projektu cennika, Zarządca zaktualizował również projekt cennika udostępniony na swojej stronie internetowej (projekt Regulaminu sieci).

Zarządca w piśmie z 19 kwietnia 2023 r. poinformował Prezesa UTK, że zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909 Zarządca przeprowadził obliczenia (przedstawił je w zał. 1 do pisma z 19 kwietnia 2023 r.), z których wynika, że szacowana średnia stawka jednostkowa dla pociągu o masie z przedziału 990 ton < M ≤ 1080 ton wynosi 9,04 zł/pockm i jest mniejsza od 2 euro wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r. przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen. Na tej podstawie Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK z prośbą o zastosowanie przez organ regulacyjny do weryfikacji obliczania kosztów bezpośrednich uproszczonego systemu kontroli, o której mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2015/909.

Charakterystyka danych zawartych w projekcie cennika i projekcie zasad ustalania stawek została przedstawiona poniżej.

I. Infrastruktura kolejowa Zarządcy:

Zgodnie z informacją zawartą w świadectwie bezpieczeństwa nr 137/ZI/15 oraz w Regulaminie sieci Zarządcy, zarządza on normalnotorową infrastrukturą kolejową o długości linii 34,890 km. W skład infrastruktury Zarządcy wchodzi:

- 1) linia dwutorowa nr 248, gdzie początek jest km 1,204 toru nieparzystego i km 1,429 toru parzystego, a końcem jest km 18,182 dla toru nieparzystego i km 17,985 toru parzystego,
- 2) linia jednotorowa nr 253 o długości 1,356 km.

Zarządca kwalifikuje swoje linie kolejowe jako linie o charakterze pierwszorzędnych. Linie kolejowe Zarządcy charakteryzują następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- 1) dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowych wynosi 221 kN/oś, tj. 22,5 tony/oś,
- 2) prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 120 km/h,
- 3) prędkość maksymalna pociągów towarowych 80 km/h.

Na dzień złożenia wniosku linie kolejowe nr 248 i 253 są nieelektryfikowane. Natomiast, Pomorska Kolej Metropolitalna realizuje projekt pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Firoga, którego celem będzie elektryfikacja linii kolejowych będących w zarządzie PKM. Rozkład jazdy 2023/2024 będzie pierwszym pełnym rozkładem z funkcjonującą trakcją elektryczną.

1. Kategoryzacja linii kolejowych

Zgodnie z informacją zawartą w projekcie cennika i projekcie zasad ustalania stawek, przy uwzględnieniu średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz rodzaju pociągu, dla całej długości linii Zarządcy określono jedną kategorię linii kolejowej.

Zarządca zdefiniował kategorię linii kolejowej w zależności od dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Tym samym, przypisując zarządzanym liniom kolejowym 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

W celu ustalenia jednolitego współczynnika różnicującego stawkę jednostkową opłaty podstawowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od masy pociągów na rjp 2023/2024, ustalono przedziały mas pociągów co 90 ton.

Wartości przyjętych przez Zarządcę przedziałów mas brutto obrazuje poniższa tabela:

Masa pociągu	$m \leq 90$	$90 < m \leq 180$	$180 < m \leq 270$	$270 < m \leq 360$	$m > 360$
--------------	-------------	-------------------	--------------------	--------------------	-----------

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

II.1. Koszty poniesione przez Zarządcę w 2022 r.

Jak podaje Zarządca w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu ustalane są przez niego tzw. metodą różnicy kosztów na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Do kosztów bezpośrednich kwalifikowane są wyłącznie te koszty, co do których Zarządca nie ma wątpliwości, że faktycznie ponoszone są bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu. Koszty te obejmują koszty bezpośrednie:

- utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej,
- prowadzenia ruchu kolejowego,
- amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku ruchu pociągów.

Dla każdej wymienionej kategorii kosztów Zarządca wypracował sposób wyodrębnienia (selekcji) kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.

Koszty prowadzenia ruchu kolejowego

Do wyznaczania kosztów prowadzenia ruchu kolejowego Zarządca zastosował metodę zero-jedynkową, natomiast koszty wynagrodzeń wraz z narzutami zostały obliczone przez Zarządcę na podstawie czasu czynnego zaangażowania pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów (dyżurnych ruchu, dyspozytorów).

Z uwagi na to, że całodobowe monitorowanie i sterowanie ruchem kolejowym na liniach zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną odbywa się z jednego miejsca (LCS Matarnia) Zarządca zdefiniował następujący współczynnik korygujący koszty wynagrodzeń:

$$Tr = t / Tc = 19,3 / 24 = 80,42\%$$

gdzie:

- Tr – średniodobowy rzeczywisty czas pracy dyżurnych ruchu i dyspozytorów;
- t – średniodobowy czas pracy pracowników, w którym występował ruch pociągów po linii Zarządcy (czas, w którym znajdował się co najmniej jeden uruchomiony pociąg);
- Tc – dobowy czas pracy (całodobowa obsługa = 24 h).

Dane wejściowe do powyższego wzoru Zarządca wyznaczył na podstawie aktualnego rjp (pierwszy pociąg wjeżdża na linię PKM o godzinie 4:03, a ostatni pociąg opuszcza linię PKM o godzinie 23:21). Zarządca dla dokładniejszego oszacowania kosztów bezpośrednich skorygował o współczynnik Tr również część kosztów prowadzenia ruchu kolejowego.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. wezwał Zarządcę do przedstawienia szczegółowego wyliczenia współczynnika Tr (średniodobowego rzeczywistego czasu pracy dyżurnych ruchu i dyspozytorów) na podstawie miesięcznych danych dobowego czasu pracy i średniodobowego czasu

pracy pracowników. Zarządca w zał. 4 (plik excel) i 5 (Roczny Rozkład Jazdy do obliczeń współczynnika Tr) do pisma z 12 kwietnia 2023 r. przedstawił ww. obliczenia oraz wyjaśnił, że ze względu na to, iż roczne rozkłady jazdy na linii Zarządcy nie ulegają istotnym zmianom, do obliczeń przyjęto uproszczone założenia: godzinę wjazdu na linię Zarządcy pierwszego pociągu w dobie (4:03) oraz godzinę opuszczenia linii Zarządcy przez ostatni pociąg (23:21) w dobie ustala się na podstawie rozkładu jazdy obowiązującego na dzień sporządzania obliczeń, a godziny są stałe dla całego okresu, którego dotyczą obliczenia.

Poza wynagrodzeniami i pochodnymi, na koszty prowadzenia ruchu kolejowego składają się także usługi obce za sporządzenie rozkładu jazdy (usługa świadczona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej: „PKP PLK SA”) oraz prowadzenie ruchu kolejowego na stacji Gdańsk Wrzeszcz (usługa świadczona przez PKP PLK SA, polegająca na bezpośrednim organizowaniu, nadzorowaniu oraz wykonywaniu czynności ruchowych na stacji Gdańsk Wrzeszcz). Jak podaje Zarządca w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, w przypadku rezygnacji z ww. usług z podmiotami zewnętrznymi, Spółka zmuszona byłaby do zatrudnienia dodatkowego personelu w pionie prowadzenia ruchu do wykonywania wskazanych czynności, kwalifikowanych jako związane bezpośrednio z przejazdem pociągów.

Ponadto, w skład kosztów prowadzenia ruchu kolejowego wchodzi:

- obsługa systemu EDR (usługa świadczona przez PKP PLK SA, polegająca na udostępnieniu danych dotyczących planowego rozkładu jazdy pociągów oraz bieżącej realizacji poprzez Informatyczny System Wspomagania Dyżurnego Ruchu na liniach kolejowych 248 i 253, w celu usprawnienia, zautomatyzowania i wsparcia bieżącej pracy pracowników prowadzenia ruchu);
- zarządzanie podsystemem BSS PKM i obsługa GSM-R PKM (usługa świadczona przez PKP PLK SA, polegająca na operowaniu i zarządzaniu podsystemem BSS, terminalami FDS oraz zarządzaniu i administrowaniu użytkownikami sieci GSM-R PKM przez personel eksploatacyjny PKP PLK SA).

Usługi związane z systemem EDR, podsystemem BSS i GSM-R wspomagają pracę dyżurnych ruchu i dyspozytorów, dlatego też, podobnie jak wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń, zostały skorygowane o współczynnik Tr.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. wezwał Zarządcę do wyjaśnienia zasadności ujęcia kosztów wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń w ramach kosztów prowadzenia ruchu kolejowego jako kosztów bezpośrednich. Zarządca ustosunkował się do wezwania Prezesa UTK w piśmie z 19 kwietnia 2023 r., informując, że kwalifikacja części ww. kosztów odbywa się zgodnie ze współczynnikiem średniodobowego rzeczywistego czasu pracy (Tr). Czynności wykonywane przez pracowników są kluczowe i niezbędne do prowadzenia ruchu pociągu i Zarządca uznaje je za bezpośrednio związane z przejazdem pociągu.

Ponadto Prezes UTK w piśmie z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych informacji, wyjaśnień i dokumentów, w zakresie opisu zadań poszczególnych komórek organizacyjnych (zgodnie ze schematem organizacyjnym) w kontekście klasyfikacji kosztów tych komórek do kosztów kwalifikowanych, ze szczególnym uwzględnieniem kosztów osobowych, a także wyjaśnienia charakteru i formy zatrudnienia pracowników, których koszty są uwzględniane w kosztach bezpośrednich cennika dostępu, w szczególności zatrudnienia pracowników na stanowiskach całodobowych i zasadności stosowania współczynnika Tr. Zarządca uczynił zadość wezwaniu Prezesa UTK w punktach Ad.3 i Ad.4 pisma z 15 maja 2023 r.

Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej

Jak Zarządca wskazał w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, już na etapie dekretowania i wprowadzania do ewidencji księgowej dokumentu księgowego identyfikuje koszty utrzymania i remontów nawierzchni kolejowej związane z natężeniem ruchu pociągów. W ewidencji księgowej, w strukturze konta kosztowego, Zarządca zastosował dodatkowe oznaczenie pozwalające na identyfikację kosztów bezpośrednio związanych z ruchem pociągów.

W pierwszej kolejności selekcja kosztów bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym opiera się na wyłączeniu z bazy kosztowej kosztów pośrednich, a następnie na wyodrębnieniu z kosztów bezpośrednich kosztów, które nie budzą wątpliwości, że są bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów.

W ramach przeprowadzonej analizy związku danego rodzaju kosztu z ruchem pociągów określono m.in.: zależność realizowanych czynności w zakresie utrzymania infrastruktury z natężeniem ruchu kolejowego, częstotliwość i stopień zaangażowania pracowników do poszczególnych czynności utrzymaniowych czy stopień wykorzystania maszyn i urządzeń do utrzymania nawierzchni kolejowej.

Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej stanowią więc (na podstawie informacji zawartych w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, w zał. 5 do pisma z 8 marca 2023 r. oraz w piśmie z 15 maja 2023 r.: koszty prac utrzymaniowych (☒--☒¹), koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń pracowników

¹ Oznaczenie „☒--☒” pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy.

utrzymaniowych (fizycznych) pracujących w terenie na liniach kolejowych PKM, koszty wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń pracowników Centrum Utrzymania i Diagnostyki (dalej: „CUID”).

Zarządca dokonał również ewidencji czasu pracy pracowników bezpośrednio związanych z utrzymaniem i remontami nawierzchni kolejowej w podziale na czynności określone w *Instrukcji warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej PKM-08*.

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, że 35% czasu pracy pracowników torowych zajmuje diagnostyka nawierzchni kolejowej, której zakres i częstotliwość nie są uzależnione od natężenia ruchu kolejowego lub są związane w niewielkim stopniu.

Realizowane prace utrzymaniowe i diagnostyczne na linii są ustalane na podstawie bieżących potrzeb kwalifikowania zasobu ludzkiego do danych czynności. Zadania pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej są podzielone na czynności niezwiązane z ruchem kolejowym oraz czynności bezpośrednio związane z przejazdem pociągu, których udział rośnie wraz ze zwiększeniem natężenia ruchu kolejowego, wpływającego na konieczność wykonywania większej liczby czynności utrzymaniowych.

Podział czasu pracy pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej (65%) na poszczególne zadania i czynności zestawiono w tabeli 1 skorygowanego projektu zasad ustalania stawek.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK w piśmie z 29 marca 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO wezwał Zarządcę do przedstawienia uzasadnienia dla pozycji wyszczególnionych w tabeli 1 ze statusem „TAK”, pod kątem istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w korelacji do zmian natężenia ruchu kolejowego. Ponadto pismem z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO Prezes UTK wezwał Zarządcę do doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z usuwaniem roślinności w obrębie łąk torowiska jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu.

Zarządca pismem z 15 maja 2023 r. przedstawił uzasadnienie dla uznania kwalifikowalności ww. kosztów związanych z usuwaniem roślinności, jednakże pismem z 22 maja 2023 r. złożył autokorektę do pisma z 15 maja 2023 r., w której doprecyzował wyjaśnienia zawarte w piśmie z 15 maja 2023 r. dotyczące tej grupy kosztów.

Wyjaśnienia, jakie Zarządca przedstawił w piśmie z 19 kwietnia 2023 r. i 22 maja 2023 r. zestawiono w poniższej tabeli.

Czynność	Uzasadnienie
Regulacja szerokości toru (8%)	Niewłaściwie położony tor, czyli zbyt wąski lub zbyt szeroki, może prowadzić do nieprawidłowej pracy pojazdów szynowych, a także powodować szybsze zużycie torów i przyczyniać się do zwiększenia kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej. Realizacja przejazdów pociągów wpływa niewątpliwie na tor i jego rozregulowanie, co z kolei może skutkować utrudnieniami w ruchu kolejowym. Regulacja szerokości toru pozwala na utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym oraz minimalizuje ryzyko awarii i uszkodzeń. Im większe jest natężenie ruchu kolejowego, tym wyższy jest koszt związany z regulacją szerokości toru.
Dokręcanie śrub i wkrętów (8%)	Podczas eksploatacji torów kolejowych, śruby i wkręty mogą ulegać wytarciu, wypadnięciu, poluzowaniu czy uszkodzeniu, co może prowadzić do nierówności toru i zwiększa ryzyko prowadzenia ruchu. Konieczność dokręcania śrub i wkrętów wzrasta wraz z natężeniem ruchu kolejowego, zwiększając tym samym koszt wykonania tych czynności przez zarządcę.
Smarowanie torów i rozjazdów (10%)	Podczas eksploatacji torów kolejowych i rozjazdów pojawia się tarcie między szynami a kołami pociągów. W celu wyeliminowania niekorzystnych zjawisk związanych ze zużyciem torów i rozjazdów, wymagają one smarowania (tory w miejscach występowania ciasnych łuków, a rozjazdy na poduszkach ślizgowych). Wraz ze wzrostem natężenia ruchu kolejowego wymagane jest częstsze wykonywanie czynności smarowania rozjazdów, co przekłada się w sposób silny i bezpośredni na związek kosztu z natężeniem ruchu kolejowego.
Wymiana pojedynczych podkładów (5%)	Podkłady kolejowe stanowią element podłoża dla szyn kolejowych i przejmują obciążenia pochodzące z pociągów na podłoże gruntowe. Podkłady kolejowe podlegają stopniowemu zużyciu, a ich wymiana jest konieczna, aby zapewnić odpowiednie parametry torów kolejowych i bezpieczeństwo ruchu. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu kolejowego następują większe obciążenia torów, co z kolei prowadzi do szybszego zużycia podkładów. Występuje bezpośredni i silny związek pomiędzy zmianą kosztów wymiany podkładów a zmianą natężenia ruchu kolejowego.

Usuwanie nierówności pionowych (10%)	Nierówności pionowe toru kolejowego to różnice między poszczególnymi elementami toru (wypukłości, wgłębienia, nierówności wynikające z deformacji toru czy też niedociągnięcia w trakcie układania torów). Nierówności pionowe toru powodują nieprawidłowe obciążenie kół pociągów, co może powodować drgania wpływające negatywnie na komfort jazdy pasażerów i obciążanie taboru kolejowego, a w skrajnych przypadkach może nawet prowadzić do uszkodzenia taboru czy wykolejenia. Usuwanie nierówności pionowych toru jest niezbędne w bieżącej eksploatacji, występuje zatem silny i bezpośredni związek pomiędzy usuwaniem nierówności pionowych a natężeniem ruchu kolejowego.
Wymiana szyn (3%)	Szyny kolejowe ulegają zużyciu wskutek oddziaływania na nie składów kolejowych. Zużyte szyny mogą posiadać np. nierówności powierzchni stykowej, pęknięcia czy odkształcenia, które negatywnie wpływają na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wzrost natężenia ruchu kolejowego prowadzi do szybszego zużycia szyn i konieczności częstszej ich wymiany. Występuje zatem silny i bezpośredni związek pomiędzy kosztami wymiany szyn a natężeniem ruchu kolejowego.
Regulacja toru w płaszczyźnie poziomej (3%)	Regulacja toru w płaszczyźnie poziomej polega na utrzymaniu odpowiedniej geometrii toru w poziomie. Niewłaściwe ułożenie torów w poziomie może powodować wibracje, hałas, drgania, nierówności toru, a nawet zwiększone zużycie składów kolejowych. Im większe natężenie ruchu kolejowego tym częściej należy wykonywać czynności regulacji toru w płaszczyźnie poziomej. Istnieje zatem silny i bezpośredni związek w tym zakresie.
Uzupełnianie podsypki (3%)	Uzupełnianie podsypki polega na uzupełnieniu materiału podsypkowego pod torami lub jego wierzchniej warstwie, który uległ ubytkom w wyniku eksploatacji. Im większe obciążenie torów, tym częściej istnieje potrzeba uzupełniania podsypki, ponieważ większe obciążenie powoduje szybsze osiadanie i kruszenie się kruszywa. Dlatego odcinki torów o większym natężeniu ruchu kolejowego wymagają częstszego uzupełniania podsypki.
Profilowanie ław torowiska (10%)	Profilowanie ław torowiska to proces ustawiania ław w odpowiedniej geometrii, co pozwala na uzyskanie równomiernego rozkładu obciążenia toru przez pojazdy kolejowe. Częstotliwość profilowania ław torowiska jest zależna od natężenia ruchu kolejowego – im większe natężenie ruchu, tym większe obciążenie podłoża i większe ryzyko jego deformacji. Dlatego też wraz ze wzrostem natężenia ruchu kolejowego wymagana jest częstsza kontrola i profilowanie ław torowiska.
Usuwanie roślinności w obrębie ław torowiska (5%)	Wzrost natężenia ruchu kolejowego przyczynia się do zwiększonego zapotrzebowania na dokonywanie czynności usuwania szczątków roślinności, gdyż zniszczona i niesiona przez pojazd roślinność zanieczyszcza organicznie ławy torowiska i ma tendencję do rozrostu wzdłuż ław. Im wyższa częstotliwość przejazdu pociągu, tym częściej należy usuwać szczątki roślinne naniesione przez pojazd kolejowy na torowisko.

Zarządca wyjaśnił w piśmie z 19 kwietnia 2023 r., że koszty wszystkich wymienionych w tabeli powyżej czynności wykonywanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej są bezpośrednio związane z natężeniem ruchu kolejowego. W przypadku wzrostu natężenia ruchu kolejowego, konieczne są intensywniejsze prace związane z regulacją, konserwacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Wykonanie tych czynności jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz minimalizacji ryzyka awarii i uszkodzeń toru. Dlatego też zarządca infrastruktury kolejowej powinien skrupulatnie przeprowadzać wymienione czynności, aby utrzymać infrastrukturę kolejową w dobrym stanie technicznym, zapewniającym bezpieczne i niezakłócone prowadzenie ruchu kolejowego.

Jak podaje Zarządca w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń pracowników CUiD korygowane są w pierwszej kolejności współczynnikiem UI/P/LCS, który jest obliczany w oparciu o historyczne koszty bezpośrednie, poniesione na utrzymanie linii, przystanków oraz budynku LCS w ostatnim zamkniętym rachunkowo roku (tj. 2022), na dzień sporządzania wskaźnika. W tabeli 2 skorygowanego projektu zasad ustalania stawek zawarto wyliczenia proporcji udziału poszczególnych grup kosztowych w ogóle kosztów bezpośrednich. Do utrzymania linii zaliczono \approx -- \approx wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń pracowników CUiD.

Następnie, w związku z całodobowym charakterem pracy, wynagrodzenie pracowników CUiD oraz pochodne od wynagrodzeń, przypadające na utrzymanie linii, skorygowano współczynnikiem $Tr = 80,42\%$ (analogicznie do wynagrodzeń pracowników prowadzenia ruchu).

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. wezwał Zarządcę do przedstawienia szczegółowego wyliczenia współczynnika Tr (pracowników centrum utrzymania i diagnostyki) na podstawie miesięcznych danych dobowego czasu pracy i średniodobowego czasu pracy pracowników. Zarządca w zał. 4 (plik excel) i 5 (Roczny Rozkład Jazdy do obliczeń współczynnika Tr) do pisma z 12 kwietnia 2023 r. przedstawił ww. obliczenia oraz wyjaśnił, że ze względu na to, iż roczne rozkłady jazdy na linii Zarządcy nie ulegają istotnym zmianom, do obliczeń przyjęto uproszczone założenia: godzinę wjazdu na linię Zarządcy pierwszego pociągu w dobie (4:03) oraz godzinę opuszczenia linii Zarządcy przez ostatni pociąg (23:21) w dobie ustala się na podstawie rozkładu jazdy obowiązującego na dzień sporządzania obliczeń, a godziny są stałe dla całego okresu, którego dotyczą obliczenia. Na tej podstawie oszacowano udział w dobie średniodobowego czasu pracy pracowników, w którym występował ruch pociągów po linii Zarządcy (czas, w którym znajdował się co najmniej jeden uruchomiony pociąg) na poziomie 19,3 h.

W efekcie wprowadzenia korekty wynagrodzenia pracowników CUiD współczynnikiem Tr (80,42%), analogicznie do wynagrodzeń pracowników prowadzenia ruchu, 34,04% wynagrodzeń i pochodnych od wynagrodzeń pracowników CUiD stanowią koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.

W toku prowadzonego postępowania Prezes UTK w piśmie z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO wezwał Zarządcę do złożenia dodatkowych informacji, wyjaśnień i dokumentów, w zakresie szczegółowego opisu zadań CUiD i powiązania ich z natężeniem ruchu kolejowego na zarządzanej infrastrukturze, a także wyjaśnienia, czy koszty wynagrodzeń pracowników CUiD stanowią koszty prowadzenia ruchu (tak jak zostało to przedstawione na s. 5 załącznika nr 1 do pisma Zarządcy z 8 marca 2023 r.).

Zarządca w piśmie z 15 maja 2023 r. wyjaśnił, że koszty pracowników CUiD są kosztami utrzymania i remontów (choć w oparciu o strukturę organizacyjną Spółki CUiD należy do Pionu Inżynierii Ruchu i Telematyki). Ponadto Zarządca wyjaśnił, że jako związaną z natężeniem ruchu pociągów uznano jedynie część kosztów operatorów CUiD, są to koszty przypadające na administrowanie oraz monitorowanie sprawności systemów sterowania ruchem kolejowym oraz ścisłą współpracę z dyżurnymi ruchu i pracownikami utrzymaniowymi. W opinii Zarządcy działania pracowników CUiD są kluczowe w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu i pozwalają w znacznym stopniu usprawnić pracę w połączeniu z nowoczesną infrastrukturą. Jak wyjaśnia Zarządca w piśmie z 15 maja 2023 r., wyselekcjonowana część kosztów osobowych tej grupy pracowników charakteryzuje się ścisłym i bezpośrednim związkiem z natężeniem ruchu, gdyż wymaga od operatorów CUiD stałego skupienia w monitorowaniu systemów podczas przejazdu każdego pociągu.

Koszty amortyzacji wynikającej z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku ruchu pociągów

Do wyliczenia amortyzacji na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu Zarządca nie uwzględnił środków trwałych służących do sterowania ruchem kolejowym, a także wykluczył wszystkie urządzenia zasilające, komunikacyjne, sygnalizacyjne, oświetleniowe, pomiarowe i diagnostyczne oraz elektryczne ogrzewanie rozjazdów, co jest zgodne z treścią art. 4 rozporządzenia 2015/909.

Zarządca wskazał w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, że obliczenia amortyzacji przeprowadzono dla torów, których zużywanie zależy od wielu parametrów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, związanych z poruszającymi się pojazdami, takimi jak: masa, prędkość, moc, nacisk osi, liczba osi czy geometria konstrukcji, a także dla kolejowych obiektów inżynierskich.

W kategorii kosztów amortyzacja Zarządca oparł swoją metodykę wyznaczania kosztów bezpośrednich amortyzacji torów na metodzie oceny zdolności eksploatacyjnej nawierzchni kolejowej, opracowanej przez prof. M Bałucha. Zarządca wypracował następujące rozwiązania:

- obliczenie amortyzacji bezpośredniej w zakresie nawierzchni kolejowej polega na korekcie kosztów amortyzacji księgowej o współczynnik rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej w wyniku przejazdu pociągu;
- współczynnik rzeczywistego rocznego zużycia nawierzchni kolejowej w wyniku ruchu pociągów jest stosunkiem rocznego obciążenia (wyrażonej w teragramach brutto na rok) tej infrastruktury do trwałości skorygowanej,
- trwałość skorygowana jest obliczana na podstawie korekty trwałości nominalnej elementów nawierzchni kolejowej (szyn, podkładów, podsypki) o takie zmienne eksploatacyjne jak: prędkość pociągów, nacisk na oś, wskaźnik stanu toru i promień łuku.

Do wyznaczenia bezpośredniego kosztu amortyzacji obiektów inżynierskich Zarządca zastosował uproszczoną metodę wyznaczenia poziomu kosztów, polegającą na określeniu teoretycznego okresu eksploatacji obiektów w przypadku minimalnego (niemal zerowego) ruchu pociągów oraz okresu amortyzacji w przypadku występowania ruchu kolejowego.

Jak wskazuje Zarządca, degradacja kolejowego obiektu inżynierskiego w przypadku występowania bliskiego zera ruchu pociągów następuje o wiele wolniej, co wydłuża okres trwałości obiektu. Skrócenie więc okresu eksploatacji w wyniku ruchu pociągów, poprzez określenie różnicy ww. okresów, stanowi udział amortyzacji będącej rezultatem przejazdu pociągów w całkowitej amortyzacji.

Wzór na wyznaczenie amortyzacji odpowiadającej rzeczywistemu zużyciu infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu ma następującą konstrukcję:

$$A_b = (1 - O_n / O_c) \cdot A_m$$

gdzie:

A_b – amortyzacja bezpośrednia, wynikająca ze zużycia środka trwałego w wyniku przejazdu pociągu [zł];

O_n – okres eksploatacji kolejowego obiektu inżynierskiego w przypadku występowania ruchu pociągów [lata];

O_c – okres eksploatacji kolejowego obiektu inżynierskiego w przypadku niemal zerowego ruchu pociągów [lata];

A_m – amortyzacja księgowa środka trwałego w części finansowanej ze środków własnych [zł].

Degradacja nawierzchni drogi kolejowej jest zależna od wielu zmiennych, takich jak własności konstrukcyjne nawierzchni (rodzaj szyn, podkładów, przytwierdzeń, grubość podsypki), własności podtorza (rodzaj gruntu, odwodnienie, zabezpieczenie przed skutkami powodzi), własności geometryczne toru (promień łuku czy długość krzywej przejściowej), jakość robót przy budowie i utrzymaniu nawierzchni oraz podtorza, własności eksploatacyjne (prędkość, natężenie przewozów, cechy pojazdów szynowych, naciski osi, masa nieusprężynowana, sztywność zawieszania, jakość utrzymania, masa pociągów, częstość kursowania).

Zależność ruchu pociągów z degradacją została przedstawiona za pomocą obliczeń:

- współczynnika dynamicznego - ψ
- maksymalnego nacisku osi P [kN] – η
- stosunku liczby pociągów towarowych do wszystkich pociągów - ρ
- jakości elementów nawierzchni, jakości jej budowy i utrzymania, wyrażonej syntetycznym wskaźnikiem stanu toru J [mm] – J
- geometrii toru – promienia łuku R [m] – λ_s

Wyznaczenie poziomu amortyzacji wynikającej z ruchu pociągów polega w pierwszej kolejności na określeniu trwałości nominalnej elementów infrastruktury kolejowej (tzw. trwałości wejściowej lub granicznej), a następnie skorygowaniu jej o wpływ ww. parametrów eksploatacyjnych. Obliczenie współczynników prędkości ψ , nacisku η , jakości ϵ , pociągów towarowych ρ i łuków λ umożliwia obliczenie trwałości skorygowanej, według następującego wzoru:

$$T_r = T_n \frac{\psi_n \eta_n \epsilon_r \rho_r}{\psi_r \eta_r \epsilon_n \rho_n}$$

gdzie indeks n oznacza współczynnik odpowiadający wartości nominalnej, zaś r oznacza wartości rzeczywiste, T_n oznacza wartość nominalną, a T_r oznacza trwałość skorygowaną.

Natomiast w odniesieniu do samych szyn ułożonych w łukach trwałość skorygowana wyraża się wzorem:

$$T_r = T_n \lambda_r \frac{\psi_n \eta_n \epsilon_r \rho_r}{\psi_r \eta_r \epsilon_n \rho_n}$$

gdzie indeks n oznacza współczynnik odpowiadający wartości nominalnej, zaś r oznacza wartości rzeczywiste, T_n oznacza wartość nominalną, a T_r oznacza trwałość skorygowaną.

Zarządca wyjaśnił w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, że geometria toru ma bardzo duży wpływ na wyznaczenie trwałości eksploatacyjnej nawierzchni kolejowej, zaś specyfika linii kolejowych zarządzanych przez Zarządcę, w tym ilość i długość promieni łuków, istotnie obniżają okres przewidywanej eksploatacji infrastruktury kolejowej.

Obiektywną oceną stanu toru jest syntetyczny wskaźnik stanu toru J . Wskaźnik ten jest generowany wraz z wynikami pomiaru geometrii toru po przejeździe drezyny pomiarowej lub toromierza elektronicznego. Oblicza się go na podstawie odchyleń standardowych poszczególnych parametrów zgodnie ze wzorem:

$$J = \frac{S_z + S_y + S_w + 0,5 S_e}{3,5}$$

gdzie:

S_z - odchylenie standardowe nierówności pionowych

S_y - odchylenie standardowe nierówności poziomych

Sw- odchylenie standardowe wchrowatości

Se- odchylenie standardowe szerokości toru

Zarządca wyjaśnił w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, że wyznaczając wskaźnik J na zarządzanych liniach, kieruje się następującymi zasadami:

1. Dla potrzeb obliczenia amortyzacji bezpośredniej tor podzielony jest na odcinki związane z układem geometrycznym.
2. Do wyliczeń amortyzacji odpowiadającej rzeczywistemu zużyciu infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu wykorzystuje się najbardziej aktualny raport syntetyczny toru, w którym linia podzielona jest głównie na odcinki 100-metrowe.
3. Jeżeli odcinek związany z układem geometrycznym mieści się w przedziale co 100 metrów, to przypisuje mu się odpowiedni wskaźnik J, zgodnie z dokonanym pomiarem w raporcie syntetycznym toru.
4. Jeżeli odcinek związany z układem geometrycznym w niewielkim stopniu wykracza poza przedział, wówczas przypisywany jest mu wskaźnik J odpowiedni dla najbardziej zbliżonego odcinka.
5. Jeżeli odcinek związany z układem geometrycznym mieści się w kilku przedziałach, wtedy przyjmuje się średnią arytmetyczną wskaźnika J dla tych przedziałów.
6. Jeżeli wynik w raporcie syntetycznym toru dla danego odcinka przekracza 3 ($J > 3$), to uznaje się go za zawyżony.

Na podstawie opracowania SOKON prof. H. Bałucha² Zarządca przyjął następujące wartości nominalne dla torów na liniach zarządzanych przez PKM (szyny – S49, tor – bezstykowy, podkłady – betonowe średnie), służące obliczeniu trwałości skorygowanej:

Prędkość – 100 km/h

Nacisk osi – 200 kN

Wskaźnik J_n – 2,5 mm

Trwałość – 260 Tg

Czas pracy – 40 lat

Wskaźnik pociągów towarowych – 0,3.

Jak podaje Zarządca w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, każde odchylenie od ww. wartości wymaga wprowadzenia korekt trwałości szyn w postaci współczynników.

Zdaniem Zarządcy intensywność zużycia szyn w łukach o promieniu 300 m, odpowiadających promieniom łuków najczęściej stosowanych w rozjazdach, nie przekracza 130 Tg, zmniejszając niezawodność konstrukcji rozjazdu. Istnieją w torze takie elementy nawierzchni szynowej, które w stosunku do elementów toru na prostym odcinku ulegają szybszemu zużyciu. Do tej grupy można zaliczyć elementy rozjazdów – krzyżownice, iglice lub szyny w łukach o małych promieniach, gdzie zmiana układu torowego powoduje zwiększone oddziaływania dynamiczne taboru na tor przyspieszając zużycie tych elementów.

Według Zarządcy uszkodzenia nawierzchni kolejowej na długości rozjazdu są bardziej złożone, niż uszkodzenia na odcinkach toru poza nim i przebiegają znacznie szybciej. Przyspieszona degradacja szyn w rozjeździe spowodowana jest większymi oddziaływaniami dynamicznymi pojazdów szynowych w miejscach nieciągłości torów. W części zwrotnicowej najbardziej niebezpieczne uszkodzenia to: nieprzyleganie iglicy do opornicy czy wykruszenia na powierzchni tocznej iglicy i opornicy. W części krzyżownicy wadami i uszkodzeniami rozjazdu powodującymi konieczność wprowadzenia ograniczonej eksploatacji są: zgniecenie dzioba krzyżownicy, pęknięcie krzyżownicy czy spływ w żłobkach szyn skrzydełkowych.

W odniesieniu do nawierzchni na podkładach betonowych Zarządca przyjął, że trwałość szyn i podkładów jest jednakowa i określana całkowitym obciążeniem wyrażonym w Tg.

W celu weryfikacji poprawności dokonanych przez Zarządcę obliczeń części amortyzacji uznanej za bezpośrednio ponoszoną jako rezultat przejazdu pociągu, Prezes UTK pismem z 29 marca 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO wezwał Zarządcę do przedstawienia w pliku excel obliczeń służących wyznaczeniu wartości amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów (praktycznego wykorzystania wzorów wykorzystanych przez Zarządcę), a także przedstawienia danych szczegółowych dotyczących amortyzowanych środków trwałych (wartości będącej

² H. Bałuch, *Metoda oceny podatności eksploatacyjnej konstrukcji nawierzchni kolejowej „SOKON”*, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa 2004.

podstawą naliczania odpisów księgowych, wartości aktywów trwałych finansowanej ze środków publicznych, nominalnego czasu amortyzacji księgowej, itd.).

Zarządca w zał. 6 do pisma z 12 kwietnia 2023 r. przedstawił dane służące obliczeniu wartości amortyzacji uznanej za bezpośrednio związanej z ruchem pociągów, a do ww. pisma dołączył również raporty syntetyczne torów PKM.

Zarządca wykazał w zał. 6 do pisma z 12 kwietnia 2023 r., że ~~☒--☒~~. Podobnie Zarządca dodatkowo wyjaśnił w piśmie z 19 kwietnia 2023 r.

Zarządca wykazał również w zał. 6 do pisma z 12 kwietnia 2023 r. obliczenie bezpośredniego kosztu amortyzacji obiektów inżynierskich uproszczoną metodą (o której była mowa wcześniej w niniejszej decyzji).

Prezes UTK w piśmie z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO wezwał Zarządcę do wyjaśnienia statusu toru 3 linii 248, dla którego przedstawiono raport syntetyczny toru oraz dane służące obliczeniom kwalifikowalnej części amortyzacji środków trwałych związanych z linią kolejową. Ponadto Prezes UTK wezwał Zarządcę do weryfikacji i wyjaśnienia danych zawartych w zał. 6 do pisma Zarządcy z 12 kwietnia 2023 r.

Zarządca w piśmie z 15 maja 2023 r. dostarczył wyjaśnienia do treści zał. 6 do pisma z 12 kwietnia 2023 r., a także wyjaśnił, że tor 3 linii 248 jest torem dodatkowym w obrębie stacji Gdańsk-Rębiechowo, z którego pociągi mogą rozpoczynać i kończyć swój bieg, krzyżować się i wyprzedzać jak również zmieniać kierunki jazdy. W ww. piśmie Zarządca wyjaśnił, w jaki sposób należy odczytywać wyniki raportu syntetycznego dla tego toru, przedstawione pismem z 12 kwietnia 2023 r.

Współczynnik rzeczywistego rocznego zużycia nawierzchni kolejowej w wyniku ruchu pociągów jest stosunkiem rocznego obciążenia tej infrastruktury do trwałości skorygowanej, zgodnie ze wzorem:

$$Wz=Q/Ts$$

gdzie:

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%]

Q – roczne obciążenie [t] poniesione przez środek trwały

Ts – trwałość skorygowana [t], maksymalne obciążenie możliwe do poniesienia przez środek trwały w trakcie jego całkowitego okresu użytkowania

Jak wyjaśnił Zarządca w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, wartość współczynnika rzeczywistego zużycia, w ujęciu procentowym, określa poziom (stawkę) amortyzacji w części wynikającej z ruchu pociągów. Natomiast iloraz współczynnika rzeczywistego zużycia i księgowej stawki amortyzacji wyznacza udział amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów w rocznych odpisach amortyzacyjnych, ujętych w księgach rachunkowych za ostatni zamknięty rok obrachunkowy.

Punktem odniesienia do wyznaczenia poziomu amortyzacji bezpośrednio związanej z ruchem pociągów jest amortyzacja księgowa. Jak wykazał Zarządca, koszty amortyzacji bezpośrednio wynikającej z ruchu pociągów to iloczyn amortyzacji bilansowej w części finansowanej ze środków własnych i ilorazu współczynnika rzeczywistego zużycia i księgowej stawki amortyzacji, zgodnie z poniższym wzorem:

$$Ab=Wz/Ak*Am$$

gdzie:

Ab – amortyzacja bezpośrednia, wynikająca ze zużycia środka trwałego w wyniku przejazdu pociągu [zł]

Wz – współczynnik rzeczywistego zużycia środka trwałego [%]

Ak – księgowa stawka amortyzacji [%]

Am – amortyzacja księgowa środka trwałego w części finansowanej ze środków własnych [zł]

Biorąc pod uwagę wyjaśnienia i uzupełnienia otrzymane od Zarządcy, opisany powyżej sposób ustalenia oraz oszacowania przez Zarządcę wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu pozwala na ocenę, że identyfikacja kosztów oraz kwalifikowanie ich wartości do kosztów bezpośrednich zostały przeprowadzone przez Zarządcę w sposób rzetelny, transparentny, obiektywny i wiarygodny. Należy więc stwierdzić, że sposób oszacowania przez Zarządcę kosztów bezpośrednich jest zgodny z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisami § 21 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., a także art. 3 ust. 1, 3 i 4 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2015/909.

Wśród poniesionych przez Zarządcę w 2022 r. kosztów całkowitych dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową, koszty bezpośrednie i pośrednie związane z ruchem pociągów wyniosły $\times\text{--}\times$ ³. Spośród kosztów związanych z ruchem pociągów, Zarządca wydzielił część kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, która jest związana z prowadzeniem ruchu, kosztami utrzymania i remontów oraz amortyzacją rzeczywistego zużycia infrastruktury oraz kosztami wynagrodzeń dotyczącymi prowadzenia ruchu kolejowego i procesami utrzymania i remontów infrastruktury, zgodnie z poniższą tabelą:

Wyszczególnienie	Wybrane koszty związane z ruchem pociągów $\times\text{--}\times$	Koszty bezpośrednie ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu		
	Wykonanie 2022 [zł]	Wykonanie 2020 [zł]	Wykonanie 2022 [zł]	Zmiana
Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$
Koszty amortyzacji infrastruktury wskutek przejazdu pociągu	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$
Koszty wynagrodzeń z narzutami	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$
Razem	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$	$\times\text{--}\times$

W celu ustalenia planowanych kosztów bezpośrednich na rjp 2023/2024, poniesione przez Zarządcę koszty w 2022 r. zostały przeszacowane:

- 1) współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej;

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela.

Lp.	Okres	Razem
1	Liczba dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki (rjp 2023/2024)	371
2	Liczba dni w ostatnim zakończonym roku (2022)	365
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)		1,01644

- 2) planowanymi wskaźnikami inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, albo, w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

Zastosowane przez Zarządcę wskaźniki inflacji, planowane na lata 2023-2024, ustalone na podstawie *Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – październik 2022 r.*, przedstawia poniższa tabela:

³ Źródło: Załącznik nr 5 do pisma z 8 marca 2023 r.: Zestawienie kosztów i przychodów za 2022 r.

Wyszczególnienie	Wskaźniki zmian	
	2023 r.	2024 r.
CPI – dynamika średnioroczna	109,8%	104,8%
Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej – dynamika realna	100,3%	103,3%

Planowane na rjp 2023/2024 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, oszacowane na podstawie kosztów poniesionych w 2022 r. przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2023/2024 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu [zł]	Planowane na rjp 2023/2024 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu - wyłącznie koszty urządzeń zapewniających energię trakcyjną [zł]
Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	✂--✂	✂--✂
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	✂--✂	✂--✂
Koszty amortyzacji infrastruktury wskutek przejazdu pociągu	✂--✂	✂--✂
Koszty wynagrodzeń z narzutami	✂--✂	✂--✂
Razem	✂--✂	✂--✂

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 ust. 3 rozporządzenia 2015/909.

II.2. planowane koszty urządzeń zapewniających energię trakcyjną

Obecnie sieć Zarządcy nie jest zelektryfikowana, jednak w związku z realizowanym przez Zarządcę projektem elektryfikacji linii kolejowych nr 248 i 253, rjp 2023/2024 będzie pierwszym pełnym rozkładem z funkcjonującą trakcją elektryczną.

Zarządca, w celu określenia planowanej wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, skorzystał z przepisu § 21 ust. 14 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. (*Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wartości szacunkowych*).

Zgodnie z treścią skorygowanego projektu zasad ustalania stawek Zarządcy, podstawę do określenia kosztów szacunkowych stanowią planowane do zawarcia umowy utrzymaniowe, a także elementy wytworzonej, nowej infrastruktury, określone na podstawie umowy zawartej z generalnym wykonawcą robót budowlanych.

Koszty utrzymania i remontów elementów sieci trakcyjnej

Zgodnie z informacjami zawartymi w skorygowanym projekcie zasad ustalania stawek, w dniu 15 lutego 2023 r. ogłoszono postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 248 i nr 253 wraz z prowadzeniem ruchu na sieci 3kV DC. Umowa z wyłonionym wykonawcą ma na celu zapewnienie utrzymania stanu technicznego urządzeń trakcyjnych na poziomie umożliwiającym ich bezpieczną oraz optymalną eksploatację. Przedmiotem zamówienia będą prace konserwacyjne (ogłędziny), pomiarowe (przeгляdy inspekcyjne),

serwisowe (usuwanie awarii i usterek), a także prowadzenie ruchu sieci 3kV DC w celu utrzymania sprawności. Szacunkowa kwota umowy wynosi ~~1000000~~ rocznie.

W tabeli 8 skorygowanego projektu zasad ustalania stawek zamieszczono zakres czynności objętych ww. umową wraz z określeniem, czy dana czynność charakteryzuje się bezpośrednim związkiem z ruchem kolejowym. W oparciu o doświadczenie eksperckie i wiadomości specjalne pracownika odpowiedzialnego za realizowaną infrastrukturę w postaci urządzeń energii elektrycznej, określono spodziewany procentowy udział wykonywanych czynności w ww. umowie oraz określono, które czynności mogą być związane z ruchem kolejowym.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK w piśmie nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO z 29 marca 2023 r. wezwał Zarządcę do uzasadnienia dla pozycji wyszczególnionych w tabeli 8 projektu zasad ustalania stawek ze statusem „TAK”, pod kątem istnienia bezpośredniego i silnego związku zmian tych kosztów w korelacji do zmian natężenia ruchu kolejowego, a także do przedstawienia metodyki ustalania udziałów % w ramach umowy, której czynności wyszczególniono w tabeli 8.

Zarządca w piśmie z 19 kwietnia 2023 r. wyjaśnił, że na podstawie wiadomości specjalnych oraz wiedzy eksperckiej opracowano szacunkowy model planowanych do wykonania czynności w ramach ww. umowy utrzymaniowej, a faktyczny zakres czynności będzie możliwy do ustalenia dopiero, co najmniej, po rocznym okresie eksploatacji sieci trakcyjnej. Ponadto Zarządca w piśmie z 19 kwietnia 2023 r. przedstawił uzasadnienie dla pozycji wyszczególnionych w tabeli 8 projektu zasad ustalania stawek ze statusem „TAK”.

Prezes UTK w piśmie z 27 kwietnia 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.13.AO wezwał Zarządcę do doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z naprawami awaryjnymi, wymianą i uzupełnianiem elementów urządzeń sieci trakcyjnej jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu oraz doprecyzowania opisu charakteru działań i czynności związanych z usuwaniem oblodzenia sieci trakcyjnej uniemożliwiającego normalną pracę eksploatacyjną jako kosztów będących skutkiem przejazdu pociągu. Zarządca pismem z 15 maja 2023 r. przedstawił uzasadnienie dla uznania kwalifikowalności ww. kosztów, jednakże pismem z 22 maja 2023 r. złożył autokorektę do pisma z 15 maja 2023 r., dotyczącą kwalifikacji kosztów czynności objętych umową utrzymania trakcji elektrycznej (zmianie uległ zakres czynności zależnej od natężenia ruchu kolejowego, czyli część kosztów utrzymania trakcji, która może być uznana za koszt bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu – Zarządca wyłączył z planowanych kosztów bezpośrednich urządzeń zapewniających energię trakcyjną koszty usuwania oblodzenia sieci trakcyjnej).

Uzasadnienia Zarządcy dla kwalifikowalnej części kosztów ww. umowy utrzymaniowej, zawarte w piśmie z 19 kwietnia 2023 r. i w piśmie z 15 maja 2023 r. zestawiono w poniższej tabeli:

Czynność	Uzasadnienie
Bieżąca naprawa, regulacja, kontrola i pomiary urządzeń sieci trakcyjnej	Urządzenia sieci trakcyjnej podlegają zużyciu pod wpływem przejazdu pociągu. Głównym tego czynnikiem jest tarcie między odbierakami prądu a przewodami trakcyjnymi, które prowadzi do erozji powierzchni elementów. Z czasem urządzenia te wymagają naprawy, regulacji, kontroli itp. Aby zapewnić wieloletnią żywotność bez konieczności wymiany, nieodzowna jest naprawa, regulacja, kontrola i pomiary w celu przeciwdziałania nadmiernemu wyeksploatowaniu.
Naprawa awaryjna, wymiana i uzupełnienie uszkodzonych elementów urządzeń sieci trakcyjnej	Zaplanowane koszty z naprawami awaryjnymi, a także wymianą i uzupełnieniem elementów urządzeń sieci trakcyjnej dotyczą uszkodzenia urządzeń trakcji elektrycznej wywołanych ruchem pociągu na sieci. Wzrost natężenia ruchu kolejowego zwiększa wystąpienie awarii czy uszkodzeń, a tym samym ponoszenia przez zarządcę kosztów napraw awaryjnych i wymiany/uzupełnienia uszkodzonych elementów. Koszty te nie obejmują awarii spowodowanych innymi czynnikami, niezwiązanymi z przejazdem pociągu, będących skutkiem np. wad materiałowych, wad gwarancyjnych, wybryków chuligańskich itp.

Oszacowany zakres czynności mogący stanowić podstawę do określenia części opłaty podstawowej zależnej od trakcji wynosi 50%. Udział ten nie odbiega istotnie od udziału zaangażowania pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej w postaci trakcji spalinowej, co pozwala wnioskować o prawidłowym oszacowaniu wskaźnika.

Planowane koszty utrzymania i remontów elementów sieci trakcyjnej, bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu ustalone zostają więc w następujący sposób:

$$\del{1000000} \times 50\% = \del{500000} \text{ zł}$$

Koszty amortyzacji sieci trakcyjnej określonej na podstawie rzeczywistego zużycia

Do wyznaczenia amortyzacji sieci trakcyjnej Zarządca zastosował analogiczną metodę jak w przypadku obiektów inżynierskich. Polega ona na określeniu teoretycznego okresu eksploatacji obiektów w przypadku minimalnego (niemal zerowego) ruchu pociągów oraz okresu amortyzacji w przypadku występowania ruchu kolejowego. Degradacja obiektu w przypadku występowania bliskiego zera ruchu pociągów następuje o wiele wolniej, co wydłuża okres trwałości. Skrócenie okresu eksploatacji w wyniku ruchu pociągów, poprzez określenie różnicy ww. okresów, stanowi udział amortyzacji będącej rezultatem przejazdu pociągów w całkowitej amortyzacji.

Ponieważ do dnia przygotowania przez Zarządcę projektu cennika objekty trakcji elektrycznej nie zostały ukończone, w pierwszym etapie przystąpiono do określenia wartości początkowej poszczególnych składników powstających w ramach projektu. Szacunków dokonano w oparciu o następujące dane:

- wydatki zaewidencjonowane w księgach rachunkowych na koncie środków trwałych w budowie,
- dokument – Rozbicie Ceny Ofertowej (RCO) stanowiący podstawę zawarcia umowy z generalnym wykonawcą robót budowlanych,
- planowane do poniesienia wydatki do czasu zakończenia budowy i wprowadzenia poszczególnych środków trwałych do ksiąg rachunkowych, w tym waloryzację kontraktu głównego.

W kolejnym kroku, z wytwarzanych w ramach projektu środków trwałych, wytypowano te, których zużycie związane jest z ruchem pociągów, tj.: przewody jezdne wraz z konstrukcjami wsporczymi. Wartość początkową skorygowano o \approx – \approx , otrzymując w ten sposób część finansowaną ze środków zarządcy.

Prezes UTK w piśmie z 29 marca 2023 r. nr DRR-WLKD.730.7.2023.7.AO wezwał Zarządcę do przedstawienia danych bazowych oraz wyników szacunków skrócenia czasu (w latach) amortyzacji w przypadku trakcji elektrycznej i jej konstrukcji wsporczych, przedstawienie danych szczegółowych dotyczących amortyzowanych środków trwałych (wartości będącej podstawą naliczania odpisów księgowych, wartości aktywów trwałych finansowanej ze środków publicznych, nominalnego czasu amortyzacji księgowej, itd.), oraz złożenia dodatkowych wyjaśnień planowanych odpisów amortyzacyjnych dotyczących urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

Zarządca pismem z 19 kwietnia 2023 r. wyjaśnił dodatkowo, że przy szacowaniu amortyzacji trakcji elektrycznej posłużono się wartością okresu eksploatacji obiektów w przypadku niemal zerowego ruchu pociągów (O_c), którą ekspercko określono na 50 lat w przypadku konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej i 30 lat w przypadku sieci trakcyjnej. Natomiast okres eksploatacji obiektów w przypadku występowania ruchu pociągów (O_n) ustalono na 22,2 lata (amortyzacja 4,5% rocznie). Przewody jezdne mogą być wymieniane co 10-15 lat lub nawet częściej, z kolei konstrukcje wsporcze wymagają wymiany w dłuższych okresach. W celu określenia skróconego czasu (w latach) w zakresie trakcji elektrycznej i jej konstrukcji wsporczych, założono uśredniony wynik dla obu pozycji, sprowadzając skrócony okres do liczby lat zrównanej z liczbą lat planowanej amortyzacji.

Na stronie 21 skorygowanego projektu zasad ustalania stawek Zarządcy, w tabeli nr 9 oraz w tabeli nr 10 przedstawiono wartości związane z amortyzacją sieci trakcyjnej wraz z konstrukcjami wsporczymi. Zarządca dodatkowo wyjaśnił w piśmie z 19 kwietnia 2023 r., że \approx – \approx . Odpisy amortyzacyjne w części kwalifikowanej jako koszt bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu są niższe od wartości odpisów amortyzacyjnych z zastosowaniem podejścia bilansowego (księgowego).

W rozkładzie jazdy 2023/2024 Zarządca nie planuje wydatków związanych z zakupem materiałów i części zamiennych urządzeń sieci trakcyjnej.

Planowane na rjp 2023/2024 koszty urządzeń zapewniających energię trakcyjną bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Planowane na rjp 2023/2024 koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu - wyłącznie koszty udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną [zł]
Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	\approx – \approx
Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	\approx – \approx

Koszty amortyzacji określonej na podstawie zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu	✂--✂
Koszty razem	✂--✂

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wysokości kosztów bezpośrednich urządzeń zapewniających energię trakcyjną spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 14 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r. oraz art. 3 ust. 3 rozporządzenia 2015/909.

III. Planowana praca eksploatacyjna

III.1 Planowana praca eksploatacyjna trakcją spalinową

Planowaną pracę eksploatacyjną na rjp 2023/2024 Zarządca ustalił w oparciu o dane z ostatniego zakończonego rjp 2021/2022, z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej.

Obliczenie przez Zarządcę współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej prezentuje poniższa tabela:

Lp.	Okres	Razem
1	Liczba dni w rocznym rjp, na który ustala się stawki (rjp 2023/2024)	371
2	Liczba dni w ostatnim zakończonym rjp (2021/2022)	364
Wartość współczynnika (Lp.1/Lp.2)		1,01923

Zgodnie z powyższą zasadą, na podstawie informacji zawartej w zał. 7 do pisma Zarządcy z 12 kwietnia 2023 r. o wysokości pracy eksploatacyjnej zrealizowanej w rjp 2021/2022 (✂--✂), planowana praca eksploatacyjna na sieci Zarządcy w rjp 2023/2024 wyniesie ✂--✂.

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 15 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

III.2. Planowana praca eksploatacyjna trakcją elektryczną

Ze względu na planowaną pełną elektryfikację sieci Zarządca założył, że wszystkie przejazdy odbywać się będą trakcją elektryczną, zatem planowana na rjp 2023/2024 praca eksploatacyjna trakcją elektryczną wyniesie ✂--✂.

Powyższy sposób ustalenia przez Zarządcę planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 14 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

IV. Sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej:

Stawki cząstkowe:

1) Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów

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

Zarządca spełnił więc przesłankę określoną w § 21 ust. 20 rozporządzenia 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.

2) Część stawki zależna od kosztów bezpośrednich

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

a) część stawki zależna od trakcji pociągu

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

Zarządca oszacował część stawki zależną od trakcji w następujący sposób:

$$\frac{\text{---}}{\text{---}} / \frac{\text{---}}{\text{---}} = 1,11 \text{ zł/pockm}$$

Sposób ustalenia części stawki zależnej od trakcji jest zgodny z § 21 ust. 12 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

b) część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowych

Zarządca ustalił średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowej jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich oraz planowanej pracy eksploatacyjnej, zgodnie z § 21 ust. 4 rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Wartość średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii została obliczona w następujący sposób:

$$\frac{\text{---}}{\text{---}} / \frac{\text{---}}{\text{---}} = 7,74 \text{ zł/pockm}$$

Na całej długości linii Zarządcy określono jedną kategorię linii, wobec powyższego Zarządca nie zastosował współczynników różnicujących stawkę ze względu na kategorie linii (współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych wynosi 1).

Dla przedziałów mas wynoszących 90 ton Zarządca ustalił współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Następnie, na podstawie danych o pociągach kursujących w rjp 2021/2022 Zarządca wyznaczył średnią masę pociągu z dokładnością do 1 tony, jako średnią ważoną długością przejazdów pociągów z daną masą. Masa średnia na sieci Zarządcy wynosi 131 ton.

Współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu Zarządca wyznaczył w oparciu o współczynnik natężenia przewozów ϖ opisujący zależność degradacji nawierzchni od natężenia przewozów, wyrażony za pomocą wzoru:

$$\varpi(q) = 0,38 + 0,08 \cdot q - 0,0009 \cdot q^2$$

gdzie: ϖ – współczynnik natężenia przewozów, q – natężenie przewozów [Tg/rok].

Dla każdego przedziału masy Zarządca oszacował natężenie przewozów q jako iloczyn średniej masy pociągu w danym przedziale i średniej liczby pociągów przypadającej na 1 kilometr toru w okresie obowiązywania rjp 2021/2022.

Jak Zarządca wskazał w projekcie cennika, średnia masa brutto pociągu w przedziale masy jest wyznaczana jako średnia ważona długością przejazdów pociągów z daną masą. W przypadku braku przejazdów pociągów w danym przedziale masy, średnią masę stanowi środek przedziału. W przypadku braku przejazdów pociągów w danym przedziale masy, średnią masę stanowi środek przedziału.

Następnie dla każdego i -tego przedziału masy Zarządca obliczał współczynniki natężenia przewozów WM_i według zależności:

$$WM_i = 0,38 + 0,08 \cdot q_i - 0,0009 \cdot q_i^2$$

Ostatecznie Zarządca korygował współczynniki WM_i dla poszczególnych przedziałów mas w ten sposób, aby dla przedziału zawierającego średnią masę M_{sr} (od 90 to 180 ton), współczynnik WM wynosił 1. Współczynniki są przeliczane według proporcji stanowiącej iloraz wielkości współczynnika wyznaczonego dla danego przedziału masy pociągu i wielkości współczynnika wyznaczonego dla średniej masy pociągu.

Wartości współczynników różnicujących średnią stawkę dla poszczególnych przedziałów mas pociągów przedstawia poniższa tabela:

Całkowita masa (m) brutto pociągu [w tonach]	Wartość współczynnika różnicującego
$m \leq 90$	0,985
$90 < m \leq 180$	1,000
$180 < m \leq 270$	1,019
$270 < m \leq 360$	1,027

m>360	1,052
-------	-------

Współczynnik różnicujący średnią stawkę zależną od masy pociągu o wartości 1 Zarządca umieścił w przedziale mas $90 < m \leq 180$ ton. Jednocześnie, pozostałe współczynniki ustalono tak, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu.

Na stronie 25 skorygowanego projektu zasad ustalania stawek w tabeli nr 11 oraz 12 Zarządca przedstawił sprawdzenie warunku, czy planowane przychody z opłaty podstawowej będą równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich. Zarządca wyjaśnił w ww. dokumencie, że w uwagi na to, iż na dzień sporządzania projektu cennika opłat na rjp 2023/2024, trudno określić, jaka liczba pociągów zostanie uruchomiona w poszczególnych przedziałach mas pociągów, a także mając na uwadze małe zróżnicowanie mas brutto pociągów w realizowanych przez zarządcę przewozach, do sprawdzenia, czy został spełniony warunek, o którym mowa w § 21 ust. 10 pkt. 3) rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r., aby planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trójki oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, przyjęto, że cała planowana praca eksploatacyjna przypada na przedział, w którym znajduje się średnia masa pociągu (przedział od 91 do 180 ton).

Z zawartych w projekcie cennika danych liczbowych, po ustaleniu planowanych przychodów z opłaty podstawowej jako iloczynu planowanej pracy eksploatacyjnej oraz średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej wynika, że planowane przychody z opłaty podstawowej, dla zarządzanej infrastruktury kolejowej, są zbliżone do planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, a różnice wynikają z zaokrągleń. Powyższe spełnia przesłanki określone w § 21 ust. 10 pkt 3) rozporządzenia z 7 kwietnia 2017 r.

Po dokonaniu analizy przedłożonego Prezesowi UTK do zatwierdzenia projektu cennika na rjp 2023/2024, 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 2023/2024 – 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 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. 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 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. z 2023 r. poz. 923, 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*