

Metoda alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej zwana DSDiK lub Zarządca) jest samorządową jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego i działa m.in. na podstawie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. 2021 poz. 305) oraz Uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. DSDiK wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 poz. 1043, z późn. zm.) dalej zwaną Ustawą.
2. Koszty bezpośrednie będące częścią kosztów Zarządcy określone są w oparciu o następujące przepisy prawne:
 - 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
 - 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755, z późn. zm.) – dalej rozporządzenie;
 - 3) Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 17) – dalej: rozporządzenie KE.
Proces kalkulacji został opracowany przy zachowaniu zgodności z przepisami ww. aktów prawnych.
3. Przyjęto następujące założenia do kalkulacji kosztów bezpośrednich:
 - 1) koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu ustalone są tzw. metodą różnicy kosztów na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia KE:
„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”.
Poprzez wyłączenia kosztów niekwalifikowanych, w stawkach za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej ujmowane są wyłącznie koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.
 - 2) § 21 ust. 13 rozporządzenia stanowi, że:
„planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym”.
W celu zachowania spójności, informacje o danych technicznych pochodzą z analogicznego okresu jak dane finansowe.

Ogólne założenia bazy kosztowej do ustalania kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

Do ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjęto tę część kosztów, które mają być sfinansowane z tej opłaty, i które są bezpośrednio ponoszone przez Zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Do kosztów tych zaliczono w szczególności:

- 1) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) koszty prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) koszty akcji zima.

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

- 1) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
- 2) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 3) kosztów trwałego zarządu;
- 4) kosztów pośrednich;
- 5) kosztów finansowania;
- 6) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 7) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 8) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 9) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 10) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 11) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 12) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 13) kosztów amortyzacji;
- 14) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 15) koszty analiz i badań.

Wymienione wyżej koszty stanowią koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową.