

do Umowy na realizację programu " Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku"

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

1. DSDiK 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 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.
2. Koszty bezpośrednie będące częścią kosztów Zarządcy określone są w oparciu o następujące przepisy prawne:
  - 1) Ustawa o transporcie kolejowym;
  - 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
  - 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), zwane dalej „rozporządzeniem 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) Planowana wysokość kosztów bezpośrednich ustalana jest na podstawie wysokości kwalifikowanych 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 przejazdu pociągu. Do kosztów tych zaliczono w szczególności:

- 1) część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;

2) koszty związane z prowadzeniem ruchu pociągów;

Do ustalania tych stawek nie przyjęto kosztów, które nie są ponoszone jako bezpośredni rezultat przejazdu pociągu, 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.
- 3) Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
- 4) kosztów trwałego zarządu;
- 5) kosztów pośrednich;
- 6) kosztów finansowania;
- 7) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
- 8) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
- 9) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 10) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
- 11) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów;
- 12) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
- 13) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
- 14) kosztów amortyzacji;
- 15) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
- 16) koszty analiz i badań.

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