Załącznik nr 6

do Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”

**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. 2017 poz. 2077) 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. 2017 poz. 2117 ze zm.), dalej zwaną Ustawą.
	2. Koszty bezpośrednie będące częścią kosztów Zarządcy określane są w oparciu o następujące przepisy prawne:
1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019r., poz. 710 z późn. zm.) ;
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze 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.

* 1. Przyjęto następujące założenia do kalkulacji kosztów bezpośrednich:
1. koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu ustalane 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.

1. § 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 postępem 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.