załącznik nr 5

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

Plan Dofinansowania Zarządcy

Plan Dofinansowania [w tys. PLN]		2019	2020	2021	2022	2023	Razem w latach 2019-2023
Finasowanie Zarządzania	Dotacja - działalność operacyjna	5 729,0	5 872,0	6 019,0	6 170,0	6 325,0	**30 115,0**
	OGÓŁEM	**5 729,0**	**5 872,0**	**6 019,0**	**6 170,0**	**6 325,0**	**30 115,0**

Załącznik nr 6

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

Plan Kosztów Zarządcy [tys. zł]

Lp.	Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022	2023	Razem w latach 2019-2023
A	KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ, w tym:	23 673,97	25 195,87	26 821,53	28 558,36	30 414,32	134 664,06
I	*Koszty zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym:*	*22 931,00*	*24 415,75*	*26 002,40*	*27 698,28*	*29 511,23*	130 558,66
1	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej	10 229,78	11 048,16	11 932,02	12 886,58	13 917,50	60 014,04
2	Prowadzenie ruchu kolejowego	3 083,39	3 206,72	3 334,99	3 468,39	3 607,13	16 700,61
3	Administrowanie	5 444,69	5 716,93	6 002,77	6 302,91	6 618,06	30 085,37
4	Koszty Straży Ochrony Kolei	1 066,05	1 119,35	1 175,32	1 234,09	1 295,79	5 890,60
5	Amortyzacja	3 107,09	3 324,58	3 557,30	3 806,31	4 072,76	17 868,05
II	Koszty pozostałe	742,97	780,12	819,13	860,08	903,09	4 105,39
B	Koszty pozostałej działalności operacyjnej	189,16	208,08	228,88	251,77	276,95	1 154,84
C	Koszty finansowe	97,96	107,75	118,53	130,38	143,42	598,03
KOSZTY DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ		23 961,08	25 511,70	27 168,94	28 940,52	30 834,69	136 416,92

OGÓŁEM działalność Zarządcy	23 961,08	25 511,70	27 168,94	28 940,52	30 834,69	136 416,9

Załącznik nr 7

do Umowy z dnia ..... 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. PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. jako zarządca infrastruktury i przewoźnik kolejowy prowadzi, zgodnie z wymaganiami ustawy o transporcie kolejowym, odrębną rachunkowość w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych.
2. Oznaczenie rodzaju działalności (tj. wykonywanie przewozów, utrzymanie, naprawy i remonty taboru i podzespołów do taboru, zarządzanie i utrzymanie infrastruktury, zaplecze, administracja i zarządzanie) zawarte jest w numerze konta kosztów rodzajowych. Działalności polegające na wykonywaniu przewozów i utrzymaniu taboru w całości zalicza się do działalności Przewoźnika i koszty związane z tymi działalnościami w całości są wyłączone z kosztów Zarządcy.
3. Koszty bezpośrednie będące częścią kosztów Zarządcy określane są na następujących zasadach:

   Kalkulacja kosztów bezpośrednich odbywa się na podstawie przepisów:

   1) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117) – dalej ustawa;
   2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755) – dalej rozporządzenie;
   3) Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 17) – dalej: rozporządzenie KE.

   Proces kalkulacji został opracowany przy zachowaniu zgodności z przepisami ww. aktów prawnych.

4. 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.

   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) część kosztów prowadzenia ruchu pociągów;
3) część kosztów amortyzacji dokonanej na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

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 nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
4) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
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 zasilania elektrycznego trakcji bezpośrednio nie ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami;
12) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
13) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat;
14) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
15) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

Obliczone koszty bezpośrednie stanowią część kosztów działalności podstawowej. Koszty pozostałych działalności Spółki stanowić będą koszty niekwalifikowane – niezwiązane z zapewnieniem usług minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

Metoda alokacji kosztów dostępu do obiektów infrastruktury usługowej stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

Załącznik nr 9

Plan Wpłat Transz Dotacji na rachunek Zarządcy w roku ..... [zł]

.....
pieczęć firmowa Spółki

Lp.	Dotacja z budżetu państwa (w ujęciu memoriałowym)	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Razem
I.	**Działalność operacyjna, w tym:**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A.	**Koszty zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym:**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A.1.	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,					0,00
A.2.	Prowadzenie ruchu kolejowego					*0,00*
A.3.	Administrowanie					*0,00*
A.4.	Koszty Straży Ochrony Kolei					*0,00*
A.5.	Amortyzacja					*0,00*
B.	**Pozostałe koszty**					*0,00*
II.	**Koszty pozostałej działalności operacyjnej z wyłączeniem kosztów rezerw**					*0,00*
III.	**Koszty finansowe**					0,00
OGÓŁEM						

LIMITY SZCZEGÓLNE						
I	Premia za efektywność					

.....
data, pieczęć i podpis osoby sporządzającej

Załącznik nr 10

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

Wniosek z zapotrzebowaniem na środki pochodzące z Dotacji

kwartał ..... rok .....

.....
pieczęć firmowa Spółki

.....
nr rachunku bankowego, na który należy przekazać dotację

Lp.	Wyszczególnienie	Kwota ujęta w planie wpłat transz Dotacji	Wnioskowana kwota zapotrzebowania na Dotację (środki budżetu państwa)	Kod klasyfikacji zadaniowej budżetu państwa
		zł		
I.	**Działalność operacyjna, w tym:**	0,00	0,00	
A.	**Koszty zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym:**	0,00	0,00	
A.1.	Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,			
A.2.	Prowadzenie ruchu kolejowego			
A.3.	Administrowanie			
A.4.	Koszty Straży Ochrony Kolei			
A.5.	Amortyzacja			
B.	**Pozostałe koszty**			
II.	**Koszty pozostałej działalności operacyjnej z wyłączeniem kosztów rezerw**			
OGÓŁEM				

LIMITY SZCZEGÓLNE				
I	Premia za efektywność			

.....
data, pieczęć i podpis osoby sporządzającej