

do Umowy z dnia.....grudnia 2023 r. na realizację programu wieloletniego „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**

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.

1. 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.
- 2.

Koszty bezpośrednie będące częścią kosztów Zarządcy określone są na następujących zasadach:

3. Kalkulacja kosztów bezpośrednich odbywa się na podstawie przepisów:
  - 1) Ustawy o transporcie kolejowym;
  - 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
  - 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 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) zgodnie z § 21 ust. 13 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:
 

„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 bezpośrednio 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.