

do Umowy 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

Celem niniejszego Załącznika jest przedstawienie metody podziału kosztów CARGOTOR na poszczególne rodzaje usług, w szczególności na usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Usługi minimalnego dostępu podlegające regulacjom wynikającym z przepisów poniżej, dotyczą toru normalnego 1435 mm i są przez Spółkę świadczone na terenie Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze.

CARGOTOR świadczy następujące rodzaje usług:

1. usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
2. usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej (OIU),
3. usługi pomocnicze i dodatkowe,
4. inne usługi.

Metoda alokacji kosztów została opracowana w oparciu o:

1. Umowę na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, w szczególności art. 6.2–6.3 oraz Załącznik nr 6 – Plan Kosztów Zarządcy.
2. Ustawę o transporcie kolejowym.
3. Ustawę o Funduszu Kolejowym.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.
5. 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.

Proces podziału kosztów na rodzaje usług, w tym na usługi minimalnego dostępu, obejmuje następujące kroki:

1. Podział kosztów na kategorie wynikające z Umowy – w szczególności na 7 głównych kategorii kosztów z Planu Kosztów Zarządcy (Załącznik nr 6 do Umowy).
2. Ewidencjonowanie kosztów na obiektach controllingowych – spójnych merytorycznie i lokalizacyjnie oraz posiadających takie same źródła i czynniki kosztotwórcze.
3. Alokację kosztów na poszczególne grupy infrastruktury, w tym wyodrębnienie kosztów infrastruktury kwalifikowanej zgodnie z Umową.
4. Dalszy podział kosztów na rodzaje usług (minimalny dostęp, dostęp do OIU, usługi pomocnicze, inne) z zastosowaniem kluczy alokacji,

i ma na celu zapewnienie, że zyski z jednego rodzaju usług nie są wykorzystywane do pokrywania strat innego rodzaju usługi między działalnością regulowaną a komercyjną.

Podział kosztów na kategorie wynikające z Umowy

Koszty są klasyfikowane do 7 kategorii określonych w Planie Kosztów Zarządcy (Załącznik nr 6 do Umowy):

1. A.1 – Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,
2. A.2 – Likwidacja zaległości utrzymaniowych i remontowych,
3. A.3 – Prowadzenie ruchu kolejowego,
4. A.4 – Administrowanie,
5. A.5 – Ochrona życia, zdrowia i mienia na obszarze kolejowym,
6. A.6 – Premia za efektywność,
7. A.7 – Amortyzacja.
8. B. – Koszty pozostałe
9. II. – Koszty pozostałej działalności operacyjnej
10. III. – Koszty finansowe

Ewidencjonowanie kosztów na obiektach controllingowych

Lista grup kosztów w systemie księgowym wynika z Zakładowego Planu Kont oraz założeń controllingowych Spółki i jest powiązana z powyższymi kategoriami. Koszty są przypisywane zgodnie z Rozdziałem 6 Umowy, określającym podkategorie kosztów w ramach kategorii A.1. – A.7, B, II i III.

Alokacja kosztów na poszczególne grupy infrastruktury

Koszty ewidencjonowane na obiektach controllingowych dzieli się na infrastrukturę z wykorzystaniem następujących podejść:

1. Podejście bezpośrednie – tam, gdzie przypisanie jest możliwe, w szczególności dla:
 - czynszów i opłat za nieruchomości oraz dzierżawę środków trwałych,
 - dostaw energii elektrycznej i ciepłej,
 - kosztów utrzymania i diagnostyki poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej z katalogu, o którym mowa w Załączniku nr 1 do Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234).
 - innych kosztów jednoznacznie związanych z konkretnym obiektem infrastruktury.
2. Wynagrodzenia – dzielone według etatów związanych z odpowiednimi funkcjami (np. prowadzenie ruchu, utrzymanie, administracja) oraz lokalizacjami (infrastruktura kwalifikowana bądź niekwalifikowana na torze normalnym, tor szeroki, inne lub wspólne).
3. Koszty związane z infrastrukturą, których nie można przypisać bezpośrednio do obiektu – dzielone z wykorzystaniem kluczy alokacji adekwatnych do natury kosztu,
4. Koszty administracyjne i pośrednie – alokowane w formie narzutów, ustalanych jako procentowy udział w odniesieniu do kosztów przypisanych we wcześniejszych krokach alokacji).

W ramach powyższego podziału identyfikuje się koszty dotyczące infrastruktury kwalifikowanej w rozumieniu Umowy. Katalog infrastruktury kwalifikowanej wynika z zakresu Umowy.

Dalszy podział kosztów na rodzaje usług

Podział kosztów na usługi dotyczy kosztów związanych z infrastrukturą kwalifikowaną. Wynika to z faktu, że usługi, które są świadczone na infrastrukturze kwalifikowanej obejmują:

1. usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kwalifikowanej,
2. usługi dostępu do OUI na infrastrukturze kwalifikowanej,

Natomiast pozostałe grupy infrastruktury tj.:

- Usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej na torze normalnym poza infrastrukturą kwalifikowaną,
- Usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej na torze szerokim,
- Inne usługi na torze normalnym,
- Usługi dostępu do obiektów infrastruktury usługowej w lokalizacjach poza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze.

są zbieżne w zakresie usług i lokalizacji oraz zostały wyodrębnione w poprzednim kroku.

Dalszy podział kosztów infrastruktury kwalifikowanej na rodzaje usług odbywa się z wykorzystaniem kluczy alokacji, w szczególności:

- kluczy przychodowych – proporcjonalnie do udziału przychodów z danego rodzaju usług w łącznych przychodach z udostępniania tej infrastruktury,
- innych kluczy dobieranych adekwatnie do natury kosztu (np. praca eksploatacyjna, liczba pociągów, liczba stanowisk).

Klucze alokacji są wyznaczane na dany rok na podstawie danych za poprzedni okres (lub innych dostępnych danych referencyjnych) i aktualizowane w przypadku istotnej zmiany warunków prowadzenia działalności.

Wyodrębnienie kosztów bezpośrednich do kalkulacji stawek

W przypadku usług minimalnego dostępu CARGOTOR stosuje zasady wynikające w szczególności z rozporządzenia 2015/909, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2024 r. poz. 602, z późn. zm.), metodyki kalkulacji kosztów bezpośrednich oraz metodyki kalkulacji stawek, obowiązujących w Spółce:

1. Proces kalkulacji stawek opłat za minimalny dostęp jest realizowany w dedykowanym narzędziu, z wykorzystaniem bazy kosztów przypisanych do kategorii usług, z uwzględnieniem kosztów bezpośrednich, wyznaczonych zgodnie z niniejszą metodą oraz z metodyką kalkulacji kosztów bezpośrednich.
2. Narzędzie bazuje na danych o kosztach przypisanych do konkretnych rodzajów usług, dekomponując je na poszczególne usługi oraz uwzględniając koszty bezpośrednio wyliczone według zasad Spółki, a następnie na ich podstawie wyliczając stawkę opłat.
3. Spółka ustala koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu tzw. metodą różnicy kosztów na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia KE: „Koszty bezpośrednio 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”.

4. Planowana wysokość kosztów bezpośrednich ustalana jest na podstawie wysokości kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, uwzględniając planowane wzrosty kosztów oraz okres obowiązywania stawek.
5. Dla usług minimalnego dostępu w kalkulacji stawek opłat uwzględnia się wyłącznie koszty bezpośrednie w rozumieniu powyższych przepisów i metodyki.