

Zasady i sposób obliczania Rekompensaty

Spis treści

1. Ogólne zasady kalkulacji Rekompensaty	2
2. Uszczegółowienie pozycji uwzględnianych w kalkulacji Rekompensaty	3
2.1 Koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych	3
2.2 Przychody taryfowe i inne przychody uzyskane w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych	4
2.3 Rozsądny Zysk	5
3. Efektywność zarządzania	6
3.1 Wskaźniki dopuszczalnego wzrostu kosztów w stosunku do wartości planowanych, nad którymi operator może sprawować kontrolę	6
3.2 Koszty dla których nie będą ustalone dopuszczalne wskaźniki wzrostu	7

1. OGÓLNE ZASADY KALKULACJI REKOMPENSATY

Wysokość Rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu realizacji Przewozów wywiera na koszty i przychody Operatora.

Rekompensatę oblicza się według poniższego wzoru:

Rekompensata =

- (+) koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych,
- (-) przychody taryfowe, inne przychody uzyskane w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych oraz dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych (efekty sieciowe),
- (+) rozsądny zysk.

Operator jest zobowiązany prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi publicznej rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością gospodarczą, jeżeli Operator taką prowadzi.

W przypadku, gdy Operator prowadzi inną działalność poza świadczeniem Przewozów, wybrane kategorie Kosztów i Przychodów nie mogą być w całości ujęte w kalkulacji Rekompensaty, ponieważ są odpowiednio ponoszone i generowane nie tylko w ramach prowadzenia Przewozów.

W takim przypadku odpowiednia część wybranych kategorii Kosztów i Przychodów jest uwzględniana w kalkulacji Rekompensaty na podstawie odpowiednio zdefiniowanych kluczy alokacji właściwych dla danej kategorii Kosztów lub Przychodów.

Koszty i Przychody, jak również rozsądny zysk kalkulowany na bazie kapitału zaangażowanego w świadczenie Przewozów na rzecz Organizatora, alokowane będą do Umowy Zgodnie z Zasadami Rachunkowości Spółki, opracowanymi w sposób zapewniający prowadzenie oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej, zatwierdzonymi przez Radę Nadzorczą Spółki.

2. USZCZEGÓLOWIENIE POZYCJI UWZGLĘDNIANYCH W KALKULACJI REKOMPENSATY

2.1 Koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych

W kalkulacji Kosztów usług objętych Umową o świadczenie usług publicznych są uwzględnione wszystkie uzasadnione koszty Operatora związane z realizacją Przewozów.

Do kategorii kosztów związanych z organizacją Przewozów należą:

1. Koszt dostępu do linii kolejowych,
2. Koszt zużycia energii trakcyjnej,
3. Koszty zużycia paliwa trakcyjnego,
4. Koszt obsługi trakcyjnej,
5. Koszt obsługi konduktorskiej,
6. Koszty działalności eksploatacyjnej,
7. Koszty taboru w tym: utrzymania i eksploatacji taboru, koszty dzierżawy i amortyzacji taboru oraz utrzymania infrastruktury technicznej należącej do Operatora służącej do napraw i utrzymania taboru oraz realizacji przewozów.
8. Koszty działalności handlowej , w tym:
 - a) koszty sprzedaży własnej, w tym koszty osobowe, koszty najmu i utrzymania pomieszczeń, konwoju gotówki, eksploatacji i utrzymania systemów sprzedaży,

- b) koszty prowizji za sprzedaż biletów dla agentów i inne koszty związane ze sprzedażą agencyjną,
 - c) koszty obsługi pasażera, w tym koszt informacji podróżnych (bezpośrednia w punktach informacyjnych, telefoniczna, wizualna, megafonowa, internetowa),
9. Koszty zarządzania,
10. Koszty pozostałe, w tym:
- 10.1 Koszty finansowe dotyczące organizacji Przewozów, w tym w szczególności:
- a. koszt odsetek oraz prowizji związany z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych do realizacji Przewozów,
 - b. koszt odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych powiązanych pośrednio z realizacją Przewozów, (np. modernizacja zaplecza technicznego Operatora),
 - c. koszt odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą zewnętrznych środków na potrzeby finansowania obrotowego,
 - d. prowizja od obsługi transakcji kartami kredytowymi,
- 10.2 Inne koszty, których poniesienie jest konieczne do wykonywania Przewozów.

2.2 Przychody taryfowe i inne przychody uzyskane w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych

Do Przychodów z Przewozów zaliczane są Przychody taryfowe uzyskane przez określone kanały dystrybucji biletów, inne Przychody wygenerowane podczas realizacji Przewozów oraz wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach Przewozów, jeżeli takie powstają w ramach realizacji Przewozów.

2.2.1 Przychody oraz dodatnie wpływy finansowe

Przychody ze sprzedaży biletów oraz pozostałe opłaty przewozowe obejmują w szczególności:

1. Przychody ze sprzedaży biletów, w tym biletów jednorazowych, sieciowych i okresowych,
2. Przychody z opłat zryczałtowanych,
3. Przychody ze sprzedaży uprawnień przejazdowych podmiotom zewnętrznym,
4. Opłaty za przejazdy bezbiletowe i inne opłaty dodatkowe pobierane przez konduktorów w pociągach.

2.2.2 Przychody pozataryfowe

Operator może uzyskiwać Przychody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku z Przewozami wykonywanymi w ramach Umowy. Do takich przychodów należą:

1. Przychody ze sprzedaży powierzchni reklamowej w taborze,
2. Przychody z reklam na ulotkach, biletach, rozkładach jazdy.

Operator po uzyskaniu zgody może uzyskiwać również inne Przychody pozataryfowe..

W celu uniknięcia wątpliwości wyjaśnia się, że Przychodem Operatora uwzględnianym przy wyliczaniu Rekompensaty nie są środki uzyskane z tytułu kar zapłaconych Operatorowi przez Zarządcę, związane ze zdarzeniami, w wyniku których Operator został obciążony dodatkowymi kosztami.

2.2.3 Dotacja do ulg ustawowych

Do Przychodów z realizacji Przewozów zalicza się również dotację przedmiotową na wyrównanie przychodów utraconych z tytułu stosowania ulg ustawowych w ramach Przewozów.

2.2.4 Oferty handlowe

W przypadku stosowania przez Operatora ofert handlowych, innych niż zatwierdzone przez Organizatora, Przychody ze sprzedaży usług objętych taką ofertą w kalkulacji Rekompensaty są uwzględnione w 100% nominalnej wartości.

2.2.5 Efekty sieciowe

Ze względu na:

1. specyfikę działalności Operatora, która oparta jest w istotnej większości na przewozach świadczonych w ramach usług publicznych (ponad 80-90% wg przychodów),
2. wzajemny i bilansujący się wpływ efektu sieciowego - efekt sieciowy oddziałuje w obu kierunkach tzn. przewozy w ramach usług publicznych wpływają na przewozy komercyjne i na odwrót,

uznaje się, iż efekt sieciowy na pozostałe rodzaje przewozów jest niematerialny.

2.3 Rozsądny Zysk

Wysokość Rozsądnego Zysku zostaje ustalona w wartości nominalnej, przed opodatkowaniem (pre-tax) na bazie kapitału zaangażowanego niezbędnego do realizacji Przewozów na poziomie:

- 4% w roku 2017,

- 6% w roku 2018 i w kolejnych latach.

Zastosowanie progresywnego podejścia do osiąganego rozsądnego zysku w kolejnych latach uzasadnione jest stopniowym podnoszeniem efektywności operatora, albowiem uzależnia wzrost wysokości rozsądnego zysku od planowanych efektów optymalizacji kosztów w kolejnych latach.

W skład kapitału zaangażowanego zalicza się majątek trwały i kapitał obrotowy. Kapitał zaangażowany liczony jest w wartości średniorocznej.

W skład majątku trwałego wchodzi:

- tabor, tj. elektryczne zespoły trakcyjne, autobusy szynowe, wagony, lokomotywy elektryczne i spalinowe
- oraz pozostałe składniki majątku, w tym inne środki transportu, budynki i budowle, obiekty inżynierii lądowej, prawo wieczystego użytkowania gruntów i pozostałe..

Kapitał obrotowy stanowi różnicę pomiędzy aktywami obrotowymi i zobowiązaniami krótkoterminowymi. Do składników aktywów obrotowych mogą wchodzić takie pozycje jak zapasy oraz należności krótkoterminowe. Ze zobowiązań krótkoterminowych wyłącza się zobowiązania z tytułu tej części długoterminowych kredytów, pożyczek, emisji długoterminowych dłużnych papierów wartościowych, których okres wymagalności nie przekracza 12 miesięcy od dnia bilansowego oraz zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych.

W przypadku wejścia w życie przepisów rozporządzenia Ministra Finansów regulujących wysokość rozsądnego zysku, zapisy umowne zostaną odpowiednio do nich dostosowane.

3. EFEKTYWNOŚĆ ZARZĄDZANIA

Organizator ma obowiązek promować zwiększanie efektywności zarządzania Przewozami przez Operatora, w szczególności poprzez wprowadzenie wskaźników dopuszczalnego wzrostu kosztów Operatora w stosunku do wielkości planowanych.

3.1 Wskaźniki dopuszczalnego wzrostu kosztów w stosunku do wartości planowanych, nad którymi operator może sprawować kontrolę

Organizator razem z Operatorem uzgadniają wybrane kategorie Kosztów oraz odpowiadające im wskaźniki dopuszczalnego wzrostu kosztów w stosunku do wartości planowanych ujętych w Rocznym Planie Finansowym dla danego Okresu Rozliczeniowego.

Wskaźniki dopuszczalnego wzrostu kosztów w stosunku do wartości planowanych ustalane są dla tych pozycji Kosztów, nad którymi Operator może sprawować kontrolę.

Uznaje się, że do Kosztów, nad którymi Operator może sprawować kontrolę należą:

- a) koszty obsługi trakcyjnej
- b) koszty obsługi konduktorskiej,
- c) koszty działalności eksploatacyjnej,
- d) koszty taboru,
- e) koszty działalności handlowej,
- f) koszty zarządzania.

Ustala się, że wskaźnik dopuszczalnego wzrostu wyżej wymienionych Kosztów w stosunku do wartości planowanych ujętych w Rocznym Planie Finansowym dla danego Okresu Rozliczeniowego objętego Umową równy będzie:

- maksymalnie 3%, jeżeli wskaźnik rocznego wzrostu Przychodu osiąganego przez Operatora ze świadczenia usługi publicznej w stosunku do wartości planowanej ujętej w Rocznym Planie Finansowym dla danego Okresu Rozliczeniowego, przyjmie wartość dodatnią,
- zero, jeżeli wskaźnik rocznego wzrostu Przychodu osiąganego przez Operatora ze świadczenia usługi publicznej w stosunku do wartości planowanej ujętej w Rocznym Planie Finansowym dla danego Okresu Rozliczeniowego przyjmie wartość zero lub ujemną.

Zastosowane rozwiązanie określa dopuszczalny wzrost kosztów i ma na celu ich kontrolę w relacji do planu, który zawiera działania zmierzające do podnoszenia efektywności kosztowej operatora.

W przypadku, gdy całkowity wzrost kosztów, o których mowa w pkt 3.1 a-g, w stosunku do wartości ujętych w Rocznym Planie Finansowym dla danego Okresu Rozliczeniowego przekroczy wskaźnik określony powyżej, Operator przedstawi Organizatorowi szczegółowe uzasadnienie dotyczące przyczyn wzrostu Kosztów ponad ustalone wskaźniki.

W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, zastosowanie znajdują procedury określone w Umowie.

3.2 Koszty dla których nie będą ustalane dopuszczalne wskaźniki wzrostu

Z uwagi na brak możliwości sprawowania przez Operatora kontroli, dla następujących pozycji Kosztów nie będą ustalane dopuszczalne wskaźniki wzrostu:

- a) koszty dostępu do linii kolejowych,
- b) koszty energii trakcyjnej,
- c) koszty paliwa trakcyjnego,

d) koszty związane z pozyskaniem/udostępnieniem taboru dotyczące organizacji przewozów.