**Załącznik nr 5 do Umowy nr […]**

**Zasady obliczania Rekompensaty Finansowej i stosowania Waloryzacji**

[1. Ogólne zasady ustalania należnej Operatorowi Rekompensaty Finansowej 2](#_Toc183070434)

[2. Przychody 5](#_Toc183070435)

[3. Koszty 11](#_Toc183070438)

[4. Rozsądny zysk 12](#_Toc183070439)

[5. Przychód Gwarantowany 14](#_Toc183070440)

[6. Waloryzacja 15](#_Toc183070441)

## Ogólne zasady ustalania należnej Operatorowi Rekompensaty Finansowej

Stosownie do art. 4 ust. 1 lit. b pkt (ii) Rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty. Zarazem – stosownie do pkt 1 załącznika nr 1 do Rozporządzenia 1370/2007 jego postanowień nie stosuje się do rekompensat udzielanych na podstawie umów zawartych m.in. w trybie art. 5 ust. 3, tj. w trybach konkurencyjnych, do których zalicza się również Postępowanie Przetargowe. Oznacza to, że konieczne było określenie w sposób autonomiczny i adekwatny do przedmiotu Umowy zasad rekompensowania Operatorowi prawdopodobnego deficytu ekonomicznego związanego z realizacją Przewozów.

Ze względu na obowiązek zachowania konkurencyjności i przejrzystości w ramach Postępowania Przetargowego, a także porównywalności ofert, przy jednoczesnym zabezpieczeniu stabilności budżetowej Organizatora oraz określeniu z góry mechanizmu wyliczania wynagrodzenia według konkretnych zasad, zasadniczym parametrem określającym wysokość należnego Operatorowi świadczenia jest Rekompensata za Pociągokilometr, jaką Operator przedstawił w Ofercie. Rekompensata za Pociągokilometr uwzględnia całość osiąganej przez Operatora korzyści ekonomicznej w związku z realizacją Przewozów. Określając oferowaną Rekompensatę za Pociągokilometr Operator był zobowiązany do uwzględnienia wszystkich ryzyk, które są lub powinny być mu znane, jako podmiotowi dysponującemu doświadczeniem w realizacji podobnych usług, a także powinna obejmować satysfakcjonujący Operatora zysk z prowadzonej działalności gospodarczej. Zastosowanie do rozliczeń z Operatorem Rekompensaty za pociągokilometr, jako wskaźnika określonego na podstawie porównania konkurencyjnych ofert, spełnia przy tym warunek rynkowości i braku nadmiernego wynagrodzenia Operatora.

Rekompensata za Pociągokilometr obejmuje trzy komponenty: Przychody za Pociągokilometr (których poziom gwarantuje Organizator), Koszt na Pociągokilometr oraz Rozsądny zysk na Pociągokilometr.

Wysokość Przychodów jest prognozowana *ex ante* co uwidaczniają dane zawarte w Załączniku nr 1 i podlega weryfikacji *ex post* podczas corocznego audytu w oparciu o wartości rzeczywiste. Kategorie Przychodów i sposób ich kwalifikacji w ramach Umowy szczegółowo opisano w pkt 2 poniżej. Operator jest zobowiązany do osiągania Przychodów w sposób efektywny oraz dążenia do ich maksymalizacji. W związku z tym, stosownie do pkt 5.3.6 głównej części Umowy Operator jest zobowiązany – poza wymienionymi w przywołanym pkt wyjątkami – do osiągania Przychodów w wysokości gwarantowanej przez Organizatora i określonej w Załączniku nr 1.

Mechanizmem, który ma zabezpieczyć obie Strony przed skutkami zmieniających się w czasie kosztów realizacji Przewozów jest Waloryzacja, której mechanizm został szczegółowo opisany w pkt 6 poniżej.

Przyjęte w ramach Waloryzacji parametry odpowiadają tendencjom zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją Umowy. Mechanizm Waloryzacji został ukształtowany w oparciu o parametry obiektywne, znane z góry i niezależne od obu Stron. Zastosowanie Waloryzacji będzie możliwe już od drugiego Okresu Rozliczeniowego, co wydaje się szczególnie istotne wobec istniejących obecnie na rynku tendencji do dynamicznych zmian cen. Dodatkowo, w przypadku zmiany zestawienia składów, Operator będzie uprawniony do waloryzacji wynagrodzenia uwzględniającej wzrost kosztów operacyjnych, co pozwoli na bieżące dostosowanie rekompensaty do zmieniających się warunków realizacji Przewozów. Tym samym Operator nie jest narażony na ryzyko, że zastosowanie z góry określonej i niemożliwej do zmiany przez cały Okres Realizacji Przewozów Rekompensaty za Pociągokilometr spowoduje po jego stronie deficyt ekonomiczny, którego nie mógł przewidzieć na etapie składania Oferty.

Waloryzacja będzie stosowana zgodnie z mechanizmem określonym w Umowie, bez stosowania dolnego progu uruchamiającego waloryzację. Maksymalny limit waloryzacji wynagrodzenia w okresie obowiązywania Umowy wynosi 20%.

Zastosowanie określonego w Umowie sposobu rekompensowania działalności Operatora nie zwalnia go z wynikającego z przepisów powszechnie obowiązującego prawa obowiązku prowadzenia rachunkowości w sposób umożliwiający prawidłowe ustalenie kosztów i przychodów związanych z realizacją Przewozów, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów stanowiących o oddzielnej rachunkowości dla operatorów świadczących usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego i wykonujących jednocześnie inną działalność (art. 58 i 58a UPTZ). Dla uniknięcia wątpliwości Strony potwierdzają, że obowiązek prowadzenia oddzielnej rachunkowości oznacza przyjęcie, w ramach systemu rachunkowości Operatora odpowiedniego systemu ewidencjonowania i alokacji kosztów oraz przychodów dla prowadzonych przez Operatora działalności, w tym działalności na podstawie Umowy tak aby zapewnić skutek w postaci możliwości przypisania określonych kosztów i przychodów do danego rodzaju działalności na podstawie Umowy.

W przypadku gdy dany Przychód dotyczy okresu, którego tylko część przypada w Okresie Rozliczeniowym, to przychód ten przyporządkowuje się do danego Okresu Rozliczeniowego proporcjonalnie do liczby dni tego okresu, jaka przypada na dany Okres Rozliczeniowy.

Operator ma obowiązek ustalenia i opisania zasad dotyczących ewidencji operacji związanych ze świadczeniem usługi publicznej.

Za każdym razem, gdy w niniejszym dokumencie pojawia się sformułowanie „usługa publiczna”, należy przez to rozumieć Przewozy zdefiniowane w głównej części Umowy.

Operator jest zobowiązany do wykonywania Przewozów z zachowaniem efektywności kosztowej oraz dążeniem do maksymalizacji osiąganych Przychodów.

Weryfikacja poziomu Rekompensaty Finansowej wypłacanej Operatorowi będzie prowadzona poprzez coroczne audyty stosownie do postanowień głównej części Umowy.

## Przychody

2. 1. **Systematyka przychodów**

Operator przedstawia Organizatorowi Przychody związane z realizacją Przewozów w podziale na następujące kategorie przychodów:

**Tabela nr 1:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **L.p.** | **Nazwa kategorii przychodów** | **Definicja kategorii Przychodów** |
| 1 | Przychody taryfowe | Obejmuje przychody określone w taryfie przewozowej (załącznik nr 8 do Umowy) oraz inne przychody związane bezpośrednio z korzystaniem z Przewozów przez pasażerów, a w szczególności przychody:   1. ze sprzedaży biletów, w tym biletów jednorazowych, okresowych, sieciowych, wg ofert specjalnych oraz biletów na przewóz roweru; 2. z tytułu dotacji do ulg ustawowych; 3. z opłat zryczałtowanych, w tym opłat za przejazdy bezbiletowe i innych opłat dodatkowych, 4. z tytułu honorowania biletów wystawionych przez innych przewoźników (emitentów); z zastrzeżeniem punktu 2.2 ppkt 8) niniejszego załącznika, 5. ze sprzedaży uprawnień przejazdowych do ulg handlowych w wysokości 10%, 25% i 50%; 6. ze sprzedaży uprawnień przejazdowych oraz biletów według ulg transportowych w wysokości 80% i 99%. |
| 2 | Przychody pozataryfowe | Obejmuje przychody Operatora związane z wykonywaniem Przewozów, niebędące przychodami taryfowymi, a w szczególności:   1. przychody ze sprzedaży osiągane z tytułu zamieszczania reklam w na ulotkach, biletach, rozkładach jazdy, 2. przychody ze sprzedaży zbędnych/ wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją Przewozów, 3. przychody ze sprzedaży osiągane z tytułu umożliwienia podmiotom trzecim prowadzenia działalności gospodarczej na pokładzie pociągów 4. dotacje ze środków publicznych, inne niż objęte niniejszą umową, jeżeli dotyczą tego samego zadania.   Ww. przychody nie zostały skalkulowane w Przychodzie Gwarantowanym.  W przypadku pozyskania przez Operatora dotacji ze środków publicznych na linie objęte niniejszą Umową, Rekompensata udzielana na podstawie niniejszej Umowy ulega pomniejszeniu o kwotę odpowiadającą wysokości uzyskanej dotacji. |

* 1. **Sposób ustalania wysokości przychodów taryfowych**

Operator jest zobowiązany do określenia w regulacjach wewnętrznych szczegółowego sposobu przyporządkowywania przychodów taryfowych do Przewozów, z uwzględnieniem następujących zasad:

1. przychody ze sprzedaży biletów dzielone są na odcinki, po których kursują pociągi operatorów, przychody podlegają podziałowi pomiędzy operatorami wg zasad określonych w umowie o wzajemnym świadczeniu kolejowych usług przewozowych;
2. przychód ze sprzedaży biletu z określoną relacją przejazdu jest uznawany:
3. w całości za przychód z realizacji Przewozów – jeśli cała ta relacja pozostaje w granicach geograficznych wykonywania Przewozów objętych Umową, zgodnie z wykazem linii określonych w Załączniku nr 3 do Umowy np. bilet w relacji Słupsk – Lębork, z zastrzeżeniem zasad określonych w lit. d),
4. w całości za przychód niezwiązany z realizacją Przewozów – jeśli cała ta relacja pozostaje poza granicami geograficznymi wykonywania Przewozów objętych Umową, zgodnie z wykazem linii określonych w Załączniku nr 3 do Umowy np. bilet w relacji Chojnice – Kościerzyna,
5. za przychód z realizacji Przewozów w części proporcjonalnej do długości odcinka pozostającego w granicach geograficznych wykonywania Przewozów objętych Umową, zgodnie z wykazem linii określonych w Załączniku nr 3 do Umowy np. bilet w relacji Lębork – Miastko: za odcinek Lębork – Słupsk, Operator otrzyma kwotę w części proporcjonalnej do długości tego odcinka, natomiast pozostałą kwotę dotyczącą odcinka Słupsk – Miastko otrzyma operator realizujący część nr 3 – „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne”,
6. przychody z odcinków wspólnych dla poszczególnych zadań przypisuje się zgodnie z poniższymi zasadami:
7. Dla odcinka Malbork – Tczew przychód dzielony jest pomiędzy Operatora realizującego Część 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 89% oraz Operatora realizującego Część 4 – „Grudziądz – Malbork/Tczew” w wysokości 11%,
8. Dla odcinka Tczew – Pszczółki przychód w całości przypisywany jest jako przychód z realizacji Przewozów w ramach części 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne”,
9. Dla odcinka Pszczółki – Gdańsk Śródmieście przychód dzielony jest pomiędzy operatora realizującego część nr 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 93% oraz operatora realizującego część nr 3 – „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne” w wysokości 7%,
10. Dla odcinka Gdańsk Śródmieście – Gdynia Główna przychód dzielony jest pomiędzy operatorem realizującym część 1 – „Aglomeracja Trójmiejska” w wysokości 86% oraz operatorem realizującym część 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 14%,
11. Dla odcinka Gdynia Główna – Reda przychód dzielony jest pomiędzy operatora realizującego część nr 1 – „Aglomeracja Trójmiejska” w wysokości 83%, operatora realizującego część nr 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 11% oraz operatora realizującego część nr 3 – „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne” w wysokości 6%,
12. Dla odcinka Reda – Wejherowo przychód dzielony jest pomiędzy operatora realizującego część nr 1 – „Aglomeracja Trójmiejska” w wysokości 84%, operatora realizującego część nr 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 8% oraz operatora realizującego część nr 3 – „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne” w wysokości 8%,
13. Dla odcinka Wejherowo – Lębork przychód dzielony jest pomiędzy operatorem realizującym część 1 – „Aglomeracja Trójmiejska” w wysokości 27% oraz operatorem realizującym część 2 – „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne” w wysokości 73%.

Jednocześnie Organizator ma prawo do zmiany klucza podziału przychodów z tytułu realizowanych przez Operatorów usług pod warunkiem zapewnienia przychodów gwarantowanych przez Organizatora.

1. Przychód ze sprzedaży biletów bez określonej relacji przejazdu (w szczególności: bilety trójmiejskie, miejskie, dobowe, trzydobowe, metropolitalne 24-godzinne i 72-godzinne, bilety metropolitalne łączone miesięczne oraz bilety sieciowe wojewódzkie, tj. dobowy, trzydobowy, miesięczny, miesięczny na przewóz roweru oraz półroczny „Mobilny Senior”) przypisuje się Operatorom realizującym przewozy kolejowe na zlecenie Organizatora w województwie pomorskim zgodnie z poniższymi zasadami:
2. Dla biletów metropolitalnych i strefowych (bilety trójmiejskie, miejskie, dobowe, trzydobowe, metropolitalne 24-godzinne i 72-godzinne oraz metropolitalne łączone miesięczne) – przychód dzielony jest pomiędzy Operatorów realizujących Część 1 – Aglomeracja Trójmiejska, Część 2 – Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne oraz Część 3 – Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne, w stałych proporcjach: 65% dla Części 1, 13% dla Części 2 oraz 22% dla Części 3.
3. Dla biletów sieciowych wojewódzkich (bilet dobowy sieciowy, trzydobowy sieciowy, miesięczny sieciowy, miesięczny sieciowy na przewóz roweru oraz półroczny „Mobilny Senior”) – przychód dzielony jest pomiędzy Operatorów realizujących Część 1 – Aglomeracja Trójmiejska, Część 2 – Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne, Część 3 – Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne oraz Część 4 – Grudziądz – Malbork/Tczew, w proporcjach: 43% dla Części 1, 23% dla Części 2, 32% dla Części 3 oraz 2% dla Części 4.

Przychód przypisany Operatorowi zgodnie z powyższymi zasadami uznaje się za przychód z realizacji Przewozów w rozumieniu niniejszej Umowy.

Jednocześnie Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany proporcji wskazanych powyżej, z zachowaniem obowiązku zapewnienia Operatorowi przychodów gwarantowanych przez Organizatora zgodnie z postanowieniami Umowy.

1. przychody z tytułu dotacji do ulg ustawowych przyporządkowuje się do poszczególnych rodzajów biletów oraz Operatorów zgodnie z metodyką określoną w pkt 2–3;
2. należne przychody z tytułu dotacji do ulg ustawowych nalicza się jako dopełnienie między ceną danego biletu w taryfie nominalnej (100%) a faktyczną ceną biletu (z uwzględnieniem ulgi ustawowej); następnie przychody te rozlicza się zgodnie z powyższymi pkt 2)-4);
3. przychody ze sprzedaży uprawnień przejazdowych podmiotom zewnętrznym dla ulg transportowych w wysokości 80% i 99%, a także przychody ze sprzedaży biletów według tych ulg, uznaje się za przychody z realizacji Przewozów;
4. Organizator przewozów ustala, iż za przychód z realizacji Przewozów zalicza się przychody ze sprzedaży biletów według następujących ulg handlowych: 10%, 25% i 50%, które zostały określone w Załączniku nr 8 do Umowy;
5. bilety sprzedawane według oferty Wspólny Bilet nie są zaliczane do przychodów Operatora, mogą one być honorowane w pociągach uruchamianych na zlecenie Organizatora według odrębnych zasad uzgodnionych z Operatorem, koszty sprzedaży tych biletów również nie będą zaliczane do Kosztów Operatora. Za realizację przychodów w tym zakresie będzie odpowiadał Operator.
6. Organizator ustala, że w przypadku podróży wykraczających poza obszar województwa pomorskiego (tzw. podróży międzywojewódzkich), Operator stosuje taryfę podstawową obowiązującą u operatora właściwego dla danego odcinka poza granicami województwa pomorskiego. Przychód z takiego biletu przypisuje się Operatorowi proporcjonalnie do długości odcinka znajdującego się w granicach realizacji Przewozów na podstawie niniejszej Umowy, natomiast pozostała część przypada operatorowi obsługującemu pozostały odcinek podróży, zgodnie z zasadami umowy o wzajemnym świadczeniu kolejowych usług przewozowych.

Organizator nie przewiduje możliwości stosowanie przez Operatora ulg handlowych innych niż zatwierdzone przez Organizatora.

* 1. **Sposób ustalania wysokości przychodów pozataryfowych**

Przychody ze sprzedaży osiągane przez Operatora z tytułu:

1. zamieszczania reklam na ulotkach, biletach, rozkładach jazdy,
2. sprzedaży zbędnych/wyeksploatowanych składników majątku związanego z realizacją Przewozów,
3. umożliwienia podmiotom trzecim prowadzenia działalności gospodarczej (polegającej np. na oferowaniu posiłków) w trakcie wykonywania przewozów

uznaje się za przychody związane z realizacją Przewozów w części proporcjonalnej do wielkości pracy eksploatacyjnej wykonanej w ramach Przewozów w danym Okresie Rozliczeniowym. Przychody te nie zostały skalkulowane w Przychodzie Gwarantowanym i będą one zmniejszać Rekompensatę.

W celu uniknięcia wątpliwości wyjaśnia się, że za przychody związane z realizacją Przewozów nie uznaje się kar umownych nałożonych przez Operatora na Zarządcę lub dostawcę usług w związku ze zdarzeniami, w wyniku których Operator został obciążony przez Organizatora karami umownymi na podstawie Umowy.

## Koszty

Operator winien uwzględnić następujące koszty związane z realizacją usług objętych Umową o świadczenie usług publicznych:

1. Koszty dostępu do linii kolejowej,
2. Koszt dostępu do stacji pasażerskiej,
3. Koszty energii trakcyjnej,
4. Koszty zużycia paliwa,
5. Koszty obsługi trakcyjnej,
6. Koszty obsługi konduktorskiej,
7. Koszty dzierżawy, utrzymania, napraw i taboru,
8. Koszty utrzymania infrastruktury technicznej,
9. Koszty działalności handlowej, w tym:
10. Koszty sprzedaży własnej, w tym takie koszty osobowe, koszty najmu i utrzymania pomieszczeń, konwoju gotówki, eksploatacji i utrzymania systemów sprzedaży;
11. Koszty prowizji za sprzedaż biletów dla agentów i inne koszty związane ze sprzedażą agencyjną;
12. Koszty obsługi pasażera, w tym koszt informacji podróżnych (bezpośrednia w punktach informacyjnych, telefoniczna, wizualna, megafonowa, internetowa);
13. inne koszty handlowe,
14. Koszty ogólnego zarządu,
15. Koszty finansowe, dotyczące wykonywania Usług, w tym w szczególności:
16. Koszty odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych do realizacji Przewozów;
17. Koszty odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą finansowania zewnętrznego na potrzeby zakupów inwestycyjnych powiązanych pośrednio z realizacją Przewozów;
18. Koszty odsetek oraz prowizji związanych z pozyskaniem i obsługą zewnętrznych środków na potrzeby finansowana obrotowego;
19. inne koszty finansowe związane z wykonywaniem Usług;
20. Koszty komunikacji zastępczej,
21. Inne Koszty, których poniesienie jest konieczne do wykonywania Usług, w tym m.in. pozostałe koszty operacyjne związane z wykonywaniem Usług.

## Rozsądny zysk

Operator może naliczyć rozsądny zysk, który stanowi uzasadniony poziom wynagrodzenia zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007. Celem jego ustalenia jest zapewnienie odpowiedniego wynagrodzenia za realizację usług publicznych z uwzględnieniem zasad przejrzystości, efektywności i proporcjonalności. Podstawą do wyznaczenia rozsądnego zysku będzie wskaźnik "Swap rate proxies for the purpose of the SGEI Decision and SGEI Framework"[[1]](#footnote-1), publikowany przez Komisję Europejską. Stopa bazowa zostanie ustalona na poziomie odpowiadającym średniemu oprocentowaniu obligacji skarbowych o okresie zapadalności 4 lat obowiązujących w państwie członkowskim UE, w którym Operator prowadzi działalność. Do stopy bazowej zostanie dodana premia za ryzyko operacyjne, która wynosi 100 punktów bazowych (1,0%).

Wskaźnik rozsądnego zysku może podlegać corocznej weryfikacji oraz dostosowaniu w przypadku zmian warunków rynkowych lub finansowych, na podstawie uzasadnionych analiz i danych. Organizator zastrzega sobie prawo do monitorowania poziomu osiąganego zysku oraz jego zgodności z przedstawionymi kalkulacjami i warunkami określonymi w niniejszym Załączniku. Wszelkie zmiany w zakresie rozsądnego zysku muszą być zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej oraz zasadami konkurencji. Operator zobowiązany jest do zapewnienia przejrzystości swoich działań finansowych oraz dostarczenia Organizatorowi wszelkich danych wymaganych do oceny poziomu osiąganego zysku.

Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia niezależnego audytu finansowego w celu weryfikacji kalkulacji rozsądnego zysku, a także jego zgodności z przyjętymi zasadami i warunkami. W razie potrzeby Organizator może wezwać Operatora do złożenia dodatkowych wyjaśnień lub uzupełnień dokumentacji finansowej.

Operator zobowiązany jest do przedstawienia kalkulacji rozsądnego zysku w formularzu ofertowym oraz w Załączniku nr 7 – Rocznym Planie Finansowym. Kalkulacje te powinny być oparte na danych rzeczywistych oraz uzasadnionych prognozach finansowych, uwzględniając wszystkie czynniki mogące wpłynąć na poziom osiąganego zysku. W przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy deklarowanym a faktycznie osiąganym poziomem zysku, Organizator może podjąć działania korygujące.

Rozsądny zysk jest oszacowany według wzoru (1):

|  |  |
| --- | --- |
|  | (1) |

gdzie:

– wartość rozsądnego zysku,

- koszty poniesione w związku z realizacją przewozów,

– dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przewozów,

– stopa zwrotu obliczona wg wzoru (2):

|  |  |
| --- | --- |
|  | (2) |

gdzie:

– stopa zwrotu,

- 4-letnia stopa swap w okresie pierwszego półrocza danego okresu sprawozdawczego,

- 4-letnia stopa swap w okresie drugiego półrocza danego okresu sprawozdawczego,

– premia w niezmiennej wysokości 100 punktów bazowych.

## Przychód Gwarantowany

Przychód Gwarantowany [Pg] – zakładany przez Organizatora minimalny przychód z tytułu świadczenia usług w ramach umowy stanowiący iloczyn Rzeczywistej pracy eksploatacyjnej i Stawki przychodu Gwarantowanego (przychód na Pociągokilometr), którą Organizator określił w postępowaniu. Organizator gwarantuje jego osiągnięcie Operatorowi.

Ustala się (zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia) Stawkę Przychodu Gwarantowanego na poziomie: 21,03 zł/Pociągokilometr.

Przychody wygenerowane w związku z realizacją Przewozów, w tym dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach realizacji Przewozów, stanowią przychód Operatora.

Operator jest zobowiązany dążyć do podnoszenia efektywności ekonomicznej, w szczególności przez optymalizację kosztów oraz podejmowanie działań w celu stałego zwiększania Przychodów związanych z realizacją Przewozów.

Operator jest zobowiązany dążyć do osiągnięcia rzeczywistych przychodów na poziomie co najmniej Przychodu Gwarantowanego w odniesieniu do każdego Okresu Rozliczeniowego.

Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Gwarantowanego w poszczególnych Okresach Rozliczeniowych będzie rekompensowany przez Organizatora wypłatą wyższej Rekompensaty Finansowej. Operator będzie stale monitorował poziom Przychodów i sygnalizował Organizatorowi wszelkie spadki Przychodów wraz z uzasadnieniem, w szczególności wynikające z zapisów pkt 5.3.6 lit. a) – c). Wyrównanie spadku przychodów poniżej przychodu Gwarantowanego będzie następowało w rocznym rozliczeniu Rekompensaty za każdy Okres Rozliczeniowy.

W przypadku, gdy poziom Przychodu Gwarantowanego zostanie przekroczony przez Operatora, cała nadwyżka przychodów (obejmująca również dotację przedmiotową) zostaje przekazana Organizatorowi. Nadwyżka ta jest wykorzystywana przez Organizatora na potrzeby bilansowania deficytów przychodowych występujących w pozostałych umowach zawartych z innymi Operatorami, zgodnie z mechanizmem opisanym w pkt 6.6. niniejszego Załącznika.

## Waloryzacja

4. 1. **Terminy Waloryzacji**
5. Waloryzacja dotycząca warunków wymienionych poniżej będzie dokonywana na wniosek jednej ze stron i będzie obowiązywać od terminu wejścia w życie nowych przepisów prawnych dotyczących:
6. stawki podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego,
7. wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, ustalonych na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
8. zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub ubezpieczenie zdrowotne,
9. zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2018 r. o pracowniczych planach kapitałowych.

Waloryzacja nastąpi przy spełnieniu nawet jednego z powyższych warunków.

1. Waloryzacja w zakresie zmian dotyczących wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, wskaźnika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku, wskaźnika wzrostu cen paliwa oraz wskaźnika wzrostu cen energii elektrycznej będzie dokonywana na wniosek jednej ze Stron w następujących terminach:
2. I Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2027 r.,

I waloryzacja wejdzie w życie od początku II Okresu Rozliczeniowego.

1. II Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2028 r.,

II waloryzacja wejdzie w życie od początku III Okresu Rozliczeniowego.

1. III Waloryzacja: wniosek o Waloryzację składany do dnia 30.09.2029 r.,

III waloryzacja wejdzie w życie od początku IV Okresu Rozliczeniowego.

1. Waloryzacja wynagrodzenia w przypadku zmiany zestawienia składów dokonywana jest na wniosek jednej ze Stron, złożony w terminie 7 dni roboczych od zgłoszenia przez Organizatora lub Operatora konieczności zmiany zestawienia składów pociągu. Operator, w przypadku zmiany inicjowanej przez Organizatora, zobowiązany jest dostosować kalkulację kosztów operacyjnych do terminu wprowadzenia zmiany wskazanego przez Organizatora.

Wniosek o waloryzację powinien zawierać szczegółowe uzasadnienie zmiany, analizę jej wpływu na koszty operacyjne oraz kalkulację nowej stawki rekompensaty. Nowa stawka rekompensaty obowiązuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po jej uzgodnieniu przez Strony. W przypadku wprowadzenia zmiany w trakcie miesiąca, wynagrodzenie za ten miesiąc naliczane jest proporcjonalnie, uwzględniając liczbę dni obowiązywania każdej stawki rekompensaty.

6. 2. **Procedura uzgadniania Waloryzacji.**

Strona wnioskująca o Waloryzację powinna przedstawić we wniosku szczegółowe uzasadnienie i wyliczenie parametrów branych pod uwagę przy ocenie zasadności Waloryzacji, a także wyliczyć proponowany Roczny Wskaźnik Waloryzacji wraz z oczekiwanym wpływem jego zastosowania na Rekompensatę za Pociągokilometr. Druga Strona jest uprawniona do zgłoszenia uzasadnionych zastrzeżeń do wniosku o Waloryzację w terminie 10 Dni Roboczych od jego doręczenia.

Brak zgłoszenia zastrzeżeń w terminie oznacza wyrażenie zgody na Waloryzację.

Waloryzację uważa się za uzgodnioną po wspólnym potwierdzeniu przez Strony podstaw do dokonania Waloryzacji oraz jej zakresu i uwzględnieniu jej w Rocznym Planie Finansowym. Rekompensata za Pociągokilometr wyliczona w oparciu o uzgodniony przez Strony Roczny Wskaźnik Waloryzacji jest uwzględniania w projekcie Rocznego Planu Finansowego stosownie do postanowień Pkt 5.2.7 głównej części Umowy.

W przypadku braku wspólnego potwierdzenia przez Strony istnienia podstaw do Waloryzacji oraz jej zakresu, w kolejnym Okresie Rozliczeniowym stosuje się dotychczasową Rekompensatę za Pociągokilometr, z tym jednakże zastrzeżeniem, że podczas najbliższego audytu, Audytor dokona ponownej oceny zasadności wniosku o dokonanie Waloryzacji, a w przypadku ustalenia, że zachodziły podstawy do Waloryzacji, określi właściwą wysokość Rocznego Wskaźnika Waloryzacji, odpowiednią Rekompensatę za Pociągokilometr oraz obliczy wpływ Waloryzacji na należną Operatorowi Rekompensatę Finansową za Okres Rozliczeniowy podlegający audytowi. Na podstawie ustaleń Audytora dotyczących Waloryzacji zawartych w ostatecznej wersji audytu Strony dokonają stosownych rozliczeń Rekompensaty Finansowej stosując postanowienia Pkt 5.8.2 i 5.8.3 głównej części Umowy.

Dla uniknięcia wszelkich wątpliwości Strony wyjaśniają, że Waloryzacja może powodować zarówno podniesienie, jak i obniżenie Rekompensaty za Pociągokilometr, na co obie Strony się godzą. Waloryzacja Rekompensaty za Pociągokilometr ma urealnić zakres świadczenia na rzecz Operatora w związku ze zmianą wartości pieniądza w czasie, z zachowaniem zasad przejrzystości i obiektywizmu niezbędnych w ramach zamówienia publicznego.

6. 3. **Wskaźniki Waloryzacji w zakresie zmian dotyczących stawki podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego, wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenie społeczne lub ubezpieczenie zdrowotne oraz zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych.**

Roczny Wskaźnik Waloryzacji **W1** obliczany jest przy zastosowaniu następujących parametrów:

1. SP – stawka podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego
2. WMW – wysokość minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, ustalona na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
3. ZUS – zasady podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub ubezpieczenie zdrowotne,
4. PPK – zasady gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2018 r. o pracowniczych planach kapitałowych.

Roczny wskaźnik waloryzacji **W1** będzieobliczany przy każdorazowej zmianie przepisów obejmujących powyższe parametry. Każdy z parametrów będzie wyliczany z osobna w zakresie jego wpływu na zmianę rekompensaty na pociągkilometr, co w konsekwencji znajdzie swoje odzwierciedlenie w zmianie Rocznego Planu Finansowego na dany Okres Rozliczeniowy.

* 1. **Wskaźniki Waloryzacji w zakresie zmian dotyczących wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, wskaźnika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku oraz wskaźnika wzrostu cen paliwa i energii elektrycznej.**

Roczny Wskaźnik Waloryzacji **W2** obliczany jest przy zastosowaniu następujących parametrów:

1. **WT** – **wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych**, wyliczany na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, dla drugiego kwartału roku n w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WT zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.
2. **WW** – **wskaźnik wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku**, wyliczany na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, dla drugiego kwartału roku n w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WT zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.
3. **WE – wskaźnik wzrostu cen energii elektrycznej**, wyliczany na podstawie informacji o średniej kwartalnej cenie sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym ogłaszanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki dla drugiego kwartału roku n w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku (tj. n-1), przy założeniu, że kwartał roku poprzedniego = 100. Wartość WE zaokrągla się do dwóch miejsc po przecinku.

Roczny wskaźnik waloryzacji będzie obliczany w następujący sposób:

Dla obsługi taborem elektrycznym:

**W2 = 0,40 x WT + 0,30 x WW + 0,30 x WE**

**Przykład obliczania waloryzacji dla Drugiego Okresu Rozliczeniowego:**

Dla przejrzystości zasad wyliczania waloryzacji, na podstawie danych archiwalnych, przedstawia się zasady obliczania indeksacji dla hipotetycznego drugiego roku rozliczeniowego 2026/2027.

Założenia:

Stawka Rekompensaty na pociągokilometr: 20 zł/pockm

Okres rozliczeniowy 1: 2026/2027

Okres rozliczeniowy 2: 2027/2028

**WT = 4,50%**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **kwartał** | **analogiczny okres roku poprzedniego = 100** | **Wskaźnik WT** |
| II kw. 2026 | 104,5 | **4,50 %** |

**WW: 10,04 %**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **kwartał** | **przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłaty z nagród z zysku** | **analogiczny okres roku poprzedniego = 100** | **Wskaźnik WW** |
| II kw. 2026 | 5.247,12 | 100 | - |
| II kw. 2027 | 5.774,13 | 110,04 | **10,04%** |

**WE: 4,33 %**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **kwartał** | **średnia kwartalna cena sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym [zł/MWh]** | **analogiczny okres roku poprzedniego = 100** | **Wskaźnik WE** |
| II kw. 2026 | 1 245,36 | 100 | - |
| II kw. 2027 | 1 299,31 | 104,33 | **4,33%** |

**Podsumowanie:**

**Dla obsługi taborem elektrycznym:**

W2 = 0,40 x WT + 0,30 x WW + 0,30 x WE

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **wskaźnik** | **wartość** | **waga** | **wartość x waga** |
| WT | 4,50% | 0,4 | 1,80% |
| WW | 10,04% | 0,3 | 3,01% |
| WE | 4,33% | 0,3 | 1,30% |
|  |  | **W3** | **6,11%** |

**Stawka Rekompensaty na pociągokilometr taborem elektrycznym w Drugim Okresie Rozliczeniowym wyniesie: 20 zł/pockm x 106,11% = 21,22 zł**

W przypadku zaprzestania publikowania parametrów branych pod uwagę przy obliczeniu Rocznego Wskaźnika Waloryzacji zastosowanie znajdzie wskaźnik go zastępujący, a w przypadku braku takiego wskaźnika zostanie on zastąpiony wskaźnikiem WIBOR 1R.

6. 5. **Waloryzacja Wynagrodzenia w Przypadku Zmiany Zestawienia Składów**

Organizator zastrzega sobie prawo do wprowadzenia zmian w zestawieniu składów pociągów wynikających z uzasadnionych potrzeb operacyjnych, eksploatacyjnych lub wymogów społecznych. Operator może również wnioskować o zmianę zestawienia składów pociągów w sytuacjach, gdy występuje zwiększone zapotrzebowanie na miejsca lub istnieje konieczność dostosowania taboru do warunków eksploatacyjnych. Każda zmiana zestawienia składów musi być jednak przeprowadzona w sposób, który nie wpłynie negatywnie na ofertę przewozową na pozostałych kursach, w szczególności nie może prowadzić do ograniczenia dostępności miejsc ani zmniejszenia jakości obsługi pasażerów. Wysokość korekty rekompensaty za pociągokilometr w przypadku zmiany zestawienia jednego kursu będzie ustalana na podstawie szczegółowej kalkulacji kosztów operacyjnych związanych z danym kursem. Operator zobowiązany jest do przedłożenia Organizatorowi szczegółowego wniosku o waloryzację wynagrodzenia wraz z kalkulacją kosztów operacyjnych związanych z nowym zestawieniem składów w terminie 7 dni roboczych od zgłoszenia przez Organizatora lub Operatora konieczności zmiany zestawienia składów pociągu. W przypadku, gdy zmiana jest inicjowana przez Organizatora, Operator ma obowiązek dostosować kalkulację do terminu wprowadzenia zmiany, wskazanego przez Organizatora. Wniosek ten powinien zawierać szczegółowe uzasadnienie proponowanej zmiany, w tym opis okoliczności uzasadniających konieczność jej wprowadzenia, takich jak zwiększone zapotrzebowanie na miejsca siedzące lub stojące, wymagania techniczne czy potrzeba optymalizacji kosztów. Operator powinien przedstawić analizę wpływu zmiany na koszty operacyjne, obejmującą kalkulację kosztów związanych z nowym zestawieniem, oraz zaproponować termin wprowadzenia zmiany.

Kalkulacja powinna obejmować wyliczenia dotyczące:

1. Kosztów energii trakcyjnej lub zużycia paliwa - wynikające z wydłużenia trasy lub zwiększenia liczby pojazdów w składzie. Koszty te są obliczane na podstawie wzrostu zużycia paliwa/energii na pociągokilometr dla nowego zestawienia,
2. Kosztów dostępu do linii kolejowej - wynikające z zmiany stawki dostępu do linii przez zmieniony skład, kalkulowane na podstawie stawki za dostęp do linii kolejowej na Pociągokilometr,
3. Koszty dzierżawy, utrzymania i napraw taboru - zmian kosztów serwisowania, napraw i obsługi taboru,
4. Koszty pracownicze - wynikających z konieczności zwiększenia liczby personelu do obsługi zmienionych składów.
5. Pozostałe koszty operacyjne - obejmujących inne uzasadnione wydatki wynikające z wprowadzenia nowego zestawienia składów, takie jak koszty dodatkowego ubezpieczenia taboru, szkolenia personelu czy konieczności dostosowania infrastruktury technicznej.

Organizator zastrzega sobie prawo do weryfikacji złożonej kalkulacji oraz do przeprowadzenia własnej analizy kosztów przed zatwierdzeniem waloryzacji.

Wszelkie zmiany wynagrodzenia będą podlegały corocznej weryfikacji w ramach audytu przeprowadzanego przez Organizatora, który ma prawo do korekty stawki rekompensaty w przypadku stwierdzenia istotnych rozbieżności między kosztami prognozowanymi a rzeczywistymi.

* 1. **Mechanizm kwartalnego miesięcznego bilansowania przychodów pomiędzy umowami**

W związku ze stosowaniem jednolitej Taryfy Pomorskiej w ramach wszystkich czterech umów zawartych z operatorami realizującymi część 1 „Aglomeracja Trójmiejska”, część 2 „Trakcja Elektryczna – Linie Regionalne”, część 3 „Trakcja Spalinowa – Linie Regionalne” oraz cześć 4 „Grudziądz – Malbork/Tczew”, a także z uwagi na brak możliwości jednoznacznego przypisania części przychodów do konkretnego zadania, wprowadza się mechanizm kwartalnego bilansowania przychodów pomiędzy ww. umowami. Mechanizm polega na ustalaniu przez Organizatora w cyklu kwartalnym łącznej wysokości rzeczywistych przychodów przypadających na danego Operatora oraz porównywaniu ich do wartości Przychodu Gwarantowanego należnego w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.

W przypadku, gdy rzeczywiste przychody Operatora w danym kwartale przekroczą wartość Przychodu Gwarantowanego, cała nadwyżka przychodów zostaje przekazana przez Operatora na rzecz Organizatora w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania od Organizatora.

W przypadku, gdy rzeczywiste przychody Operatora nie osiągną poziomu Przychodu Gwarantowanego w danym kwartale, Organizator dokona uzupełnienia brakującej kwoty w terminie 21 dni od dnia otrzymania informacji o wykonanych przez wszystkich Operatorów Przychodach w danym kwartale Okresu Rozliczeniowego.

1. Link do strony: <https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en?prefLang=pl> [↑](#footnote-ref-1)