zasady kalkulacji Rekompensaty

Na podstawie złożonej oferty w postępowaniu o wybór Operatora świadczącego usługi publiczne w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie kolejowym Operatorowi przysługuje Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych, która zgodnie z *Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,* oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznanąbezpośrednio lub pośrednio przez Organizatora z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułuświadczenia usług publicznych.

Rekompensata w przeliczeniu na jeden pociągokilometr stanowi różnicę pomiędzy Stawką Kosztów Operatora w przeliczeniu na jeden pociągokilometr zawierającą w sobie Rozsądny Zysk (Stawka Kosztów na pociągokilometr), a stawką Przychodu Zadeklarowanego lub Rzeczywistego (w zależności wystąpienia okoliczności określonych w dalszej części dokumentu).

Zgodnie ze złożoną ofertą na pierwszy rok rozliczeniowy stawki jednostkowe w przeliczeniu na jeden pociągokilometr wynoszą:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stawka Kosztów na pociągokilometr** [zł/pockm]  (w tym Rozsądny Zysk) | **Stawka Rekompensaty  na pociągokilometr** [zł/pockm] | **Stawka Przychodu Zadeklarowanego na pociągokilometr**  [zł/pockm] |
| (a) | (b) = (a-c) | (c) |
|  |  |  |

1. **Stawka Kosztów na pociągokilometr** określa całość kosztów Operatora ponoszonych w związku z realizacją Przewozów oraz Rozsądny Zysk w odniesieniu do jednego pociągokilometra z wyłączeniem kosztów dodatkowych tj. kosztu dodatkowego – infrastruktura, kosztu dodatkowego – dworce, kosztu dodatkowego- Fundusz Kolejowy, rozliczanych na odrębnych zasadach. Wysokość Stawki Kosztów na pociągokilometr nie podlega waloryzacji.
2. **Stawka Rekompensaty na pociągokilometr** oznacza różnicę (deficyt) pomiędzy Stawką Kosztów na pociągokilometr a Stawką Przychodu Zadeklarowanego. Wysokość Stawki Rekompensaty na pociągokilometr podlega waloryzacji na zasadach określonych w załączniku nr 14 do umowy;
3. **Stawka Przychodu Zadeklarowanego na pociągokilometr** oznacza zadeklarowaną przez Operatora stawkę, obejmującą zakładane do osiągnięcia przez Operatora przychody z tytułu realizacji umowy w odniesieniu do jednego pociągokilometra planowanej pracy eksploatacyjnej na dany okres rozliczeniowy. Stawka Przychodu Zadeklarowanego nie może być niższa niż Stawka Przychodu Gwarantowanego, wynoszącego 0,00 zł. Wysokość Stawki Przychodu Zadeklarowanego nie podlega waloryzacji.

Określa się sposób wyliczania Rekompensaty w zależności od wystąpienia określonych okoliczności:

1. **Przychód Rzeczywisty [Pr] wyższy niż Przychód Zadeklarowany [Pz]**

W przypadku osiągnięcia przychodu Rzeczywistego [Pr] wyższego niż Przychód Zadeklarowany [Pz], operatorowi przysługuje premia będąca bodźcem motywacyjnym. Rekompensatę oblicza się według poniższego wzoru, w sposób uszczegółowiony w kolejnych postanowieniach niniejszego dokumentu:

1. **Przychód Rzeczywisty [Pr] niższy niż Przychód Zadeklarowany [Pz] ale wyższy niż Przychód Gwarantowany [Pg]**

W przypadku osiągnięcia Przychodu Rzeczywistego [Pr]niższego niż Przychód Zadeklarowany [Pz], ale wyższego niż Przychód Gwarantowany [Pg], który jest równy 0,00 zł uznaje się, że różnica między Przychodem Zadeklarowanym, a Przychodem Rzeczywistym stanowi ryzyko Operatora. W związku z tym Rekompensatę oblicza się według poniższego wzoru, w sposób uszczegółowiony w kolejnych postanowieniach niniejszego dokumentu:

gdzie:

*R* – [Rekompensata] świadczenie pieniężne, w tym Rozsądny Zysk, należne Operatorowi z tytułu realizacji przewozów, w związku z ponoszeniem przez Operatora kosztów realizacji przewozów za dany okres, które nie zostało pokryte co najmniej Przychodem Gwarantowanym.

*Pee* – [Praca eksploatacyjna wykonana trakcją elektryczną] rzeczywista praca eksploatacyjna wykonana pociągiem o trakcji elektrycznej na danym odcinku linii, w danym okresie w ramach założonego rozkładu jazdy pociągów.

*Pes* – [Praca eksploatacyjna wykonana trakcją inną niż elektryczna] rzeczywista praca eksploatacyjna wykonana pociągiem o trakcji spalinowej na danym odcinku linii, w danym okresie w ramach założonego rozkładu jazdy pociągów.

*Sre* – [Stawka Rekompensaty na pociągokilometr dla trakcji elektrycznej] różnica (deficyt) pomiędzy Stawką Kosztów na pociągokilometr a Stawką Przychodu Zadeklarowanego określonych na podstawie oferty operatora na pierwszy rok rozliczeniowy w odniesieniu do jednego pociągokilometra. Stawka Rekompensaty na pociągokilometr dla trakcji elektrycznej podlega waloryzacji na zasadach określonych w załączniku nr 14 do umowy.

*Srs* – [Stawka Rekompensaty na pociągokilometr dla trakcji innej niż elektryczna] różnica (deficyt) pomiędzy Stawką Kosztów na pociągokilometr a Stawką Przychodu Zadeklarowanego określonych na podstawie oferty operatora na pierwszy rok rozliczeniowy w odniesieniu do jednego pociągokilometra. Stawka Rekompensaty na pociągokilometr dla trakcji innej niż elektryczna podlega waloryzacji na zasadach określonych w załączniku nr 14 do umowy.

*Ki* – [koszt dodatkowy – infrastruktura] – koszt netto (bez podatku VAT) pobierany przez zarządcę infrastruktury - podstawowy koszt dostępu do infrastruktury kolejowej, za realizację przejazdów pociągiem o danym zestawieniu, na danym odcinku linii, w danym okresie w ramach założonego rozkładu jazdy pociągów, rozliczany na podstawie potwierdzonych za zgodność z oryginałem kopii faktur, wystawionych przez zarządcę infrastruktury.

*Kd* – [koszt dodatkowy – dworce] koszt netto (bez podatku VAT) pobierany przez zarządcę obiektów infrastruktury usługowej – stacji pasażerskich (opłata dworcowa) z tytułu zawartej umowy/umów z zarządcą/zarządcami obiektów infrastruktury usługowej ws. dostępu Operatora do stacji pasażerskiej. Opłata rozliczana na podstawie rzeczywiście poniesionych kosztów.

*KFK*– [koszt dodatkowy – Fundusz Kolejowy] potrącenie, stanowiące równowartość rozliczonych kosztów poniesionych na naprawę i modernizację pojazdów kolejowych, wypłacane Operatorowi ze środków Funduszu Kolejowego na zasadach określonych w umowie.

*Pd* – [Przychód Dodatkowy] – nadwyżka pomiędzy Przychodem Rzeczywistym [*Pr*], a Przychodem Zadeklarowanym [*Pz*].

*Pz* – [Przychód Zadeklarowany] – zadeklarowany, na etapie składania oferty, Przychód w przeliczeniu na jeden pociągokilometr zakładany do osiągnięcia przez Operatora – wyższy lub równy Przychodowi Gwarantowanemu

Organizator zobowiązuje się do wypłacania comiesięcznych zaliczek na poczet Rekompensaty w terminie do 10. każdego miesiąca, zgodnie z poniższym wzorem:

gdzie:

*Z* – [Zaliczka] miesięczna zaliczka na poczet Rekompensaty zaokrąglona do pełnych tysięcy złotych tj. kwoty wynoszące mniej niż 500 złotych należy pominąć, a wynoszące 500 złotych i więcej - podwyższyć do pełnych tysięcy złotych

*Peep* – [Praca eksploatacyjna elektryczna planowana] planowana praca eksploatacyjna na dany miesiąc w ramach założonego rozkładu jazdy pociągów przy wykorzystaniu trakcji elektrycznej.

*Pesp* – [Praca eksploatacyjna inna niż elektryczna planowana] planowana praca eksploatacyjna na dany miesiąc w ramach założonego rozkładu jazdy pociągów przy wykorzystaniu trakcji innej niż elektryczna.

Dla niniejszego wzoru wartości *Ki* i*Kd  p*rzyjmuje się wartości szacunkowe zgodnie z zasadami opisanymi w punkcie 1.1.1.

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.

Koszty i Przychody, jak również Rozsądny zysk, alokowane będą do Umowy zgodnie z Zasadami Rachunkowości Operatora na podstawie odpowiednio zdefiniowanych kluczy alokacji, opracowanymi w sposób zapewniający prowadzenie oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej, zatwierdzonymi zgodnie z zasadami korporacyjnymi obowiązującymi u Operatora. Operator przekazuje Politykę Rachunkowości do wglądu Organizatora na jego pisemne wezwanie.

1. Uszczegółowienie pozycji uwzględnianych w kalkulacji KOSZTÓW OPERATORA
   1. **Kalkulacja**

Stawka Kosztów na pociągokilometr operatora powinna uwzględniać wszystkie uzasadnione koszty Operatora związane z realizacją usług objętych Umową o świadczenie usług publicznych oraz Rozsądny Zysk.

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

1. Koszty związane z ograniczeniem przepustowości linii lub wyłączeniem z użytkowania,
2. Koszt zużycia energii trakcyjnej,
3. Koszty zużycia paliwa trakcyjnego,
4. Koszt obsługi trakcyjnej,
5. Koszt obsługi konduktorskiej,
6. Koszty pozostałej działalności eksploatacyjnej,
7. Koszty taboru w stopniu odpowiadającym wykorzystaniu do realizacji Umowy, w tym:
8. koszty przeglądów poziomu utrzymania od 1 do 5 taboru Operatora,
9. koszty przeglądów poziomu utrzymania od 1 do 5 taboru Organizatora,
10. koszty amortyzacji taboru Operatora,
11. koszty utrzymania infrastruktury technicznej należącej do Operatora służącej do napraw i utrzymania taboru oraz realizacji Przewozów,
12. koszty dzierżawy taboru od Organizatora,
13. Koszty dzierżawy taboru od podmiotów trzecich,
14. Koszty działalności handlowej w stopniu odpowiadającym sprzedaży biletów dla niniejszej Umowy, w tym:
    * + 1. koszty sprzedaży własnej, w tym koszty osobowe, koszty najmu i utrzymania pomieszczeń, konwoju gotówki, eksploatacji i utrzymania systemów sprzedaży,
        2. koszty prowizji za sprzedaż biletów dla agentów i inne koszty związane ze sprzedażą agencyjną,
        3. koszty obsługi pasażera, w tym koszt informacji podróżnych (bezpośrednia w punktach informacyjnych, telefoniczna, wizualna, megafonowa, internetowa),
        4. prowizja od obsługi transakcji kartami kredytowymi,
15. Koszty ogólnego zarządu, w stopniu odpowiadającym realizacji niniejszej Umowy, w tym:
16. koszty związane z administracją jednostki: koszty utrzymania biur, koszty komórek organizacyjnych o charakterze ogólnozakładowym (w tym między innymi księgowość, kadry   
    i płace, dział prawny),
17. koszty ubezpieczeń rzeczowych oraz majątkowych (poza ubezpieczeniem taboru),
18. koszty utrzymania bezpieczeństwa i higieny pracy,
19. koszty szkolenia pracowników,
20. koszty usług doradczych,
21. koszty podatków i opłat lokalnych,
22. Inne koszty - związane z realizacją Umowy, w tym m.in. koszty komunikacji zastępczej.
    * 1. **Koszty dodatkowe**

Za koszty dodatkowe uznaje się niżej wymienione koszty niezależne od Operatora, ponoszone na rzecz podmiotów trzecich, które są niezbędne do realizacji usług objętych Umową o świadczenie usług publicznych. Są one pokrywane przez Organizatora w formie zaliczkowej w ramach zaliczek na poczet rekompensaty. W tym celu, Operator winien przedstawić pisemnie symulację kosztów dodatkowych na dany okres rozliczeniowy w terminie nie krótszym niż 180 dni przed wejściem w życie kolejnego okresu rozliczeniowego. Jeżeli do wskazanego terminu nie będą znane nowe cenniki/stawki opłat podmiotów trzecich (np. ze względu na niezatwierdzenie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek dostępu do infrastruktury na kolejny rozkład jazdy), Operator przygotuje symulację w oparciu o obowiązujące stawki w aktualnym okresie rozliczeniowym, które zaktualizuje po przyjęciu nowych cenników/stawek opłat.

Rzeczywiste rozliczenie Kosztów dodatkowych będzie następowało w okresach kwartalnych, a w przypadku Kosztów dodatkowych, ponoszonych jednorazowo po zakończeniu okresu rozliczeniowego – w ramach rozliczenia rocznego. Rzeczywiste rozliczenie pokrywane będzie po przedstawieniu Organizatorowi dokumentów potwierdzających poniesienie Kosztów Dodatkowych, przy czym dokumentami tymi będą kserokopie potwierdzone za zgodność z oryginałem faktur wystawionych przez podmioty trzecie.

Za Koszty dodatkowe uznaje się:

1. Podstawowy koszt dostępu do infrastruktury kolejowej w kwocie netto, bez podatku VAT [Ki], związany wyłącznie z wykonywaniem Przewozów. Koszt ten obejmuje opłatę za realizację przejazdów w ramach Rozkładu jazdy pociągów. Koszt ten nie obejmuje dostępu do infrastruktury kolejowej wynikające z potrzeb technologicznych Operatora, obejmujące np. dostęp i korzystanie z torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych, dostęp i korzystanie z urządzeń do formowania składów pociągów, dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo, kosztów rezygnacji z tras itp. Różnicę w opłatach za dostęp do infrastruktury, wynikającą z wykorzystania taboru innego niż uzgodniony z Organizatorem, pokrywa Operator i nie stanowi to kosztu uwzględnianego w kalkulacji Rekompensaty.
2. Koszty dostępu do stacji pasażerskich (opłata dworcowa) [Kd], w kwocie netto, tj. bez podatku VAT, związane wyłącznie z wykonywaniem Przewozów,
3. Koszty Funduszu Kolejowego [*KFK*] potrącenie, stanowiące równowartość rozliczonych kosztów poniesionych na naprawę i modernizację pojazdów kolejowych, wypłacane Operatorowi ze środków Funduszu Kolejowego na zasadach określonych w umowie.
   1. **Przychód Gwarantowany i Przychód Zadeklarowany**

Przychód Gwarantowany [Pg] – zakładany przez Organizatora minimalny przychód z tytułu świadczenia usług w ramach umowy.

Z uwagi na wieloletnie zawieszenie przewozów pasażerskich na odcinku Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek, niemożliwym było ustalenie prognozowanego potoku pasażerskiego, a tym samym spodziewanych przychodów. W związku z tym ustala się (zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia) Stawkę Przychodu Gwarantowanego na poziomie:

1. 0 zł/km. .

Przychód Zadeklarowany [Pz] - stanowi iloczyn Rzeczywistej pracy eksploatacyjnej i Stawki Przychodu Zadeklarowanego na pociągokilometr. Przychód Zadeklarowany nie może być niższy niż Przychód Gwarantowany.

Przychód Gwarantowany i Przychód Zadeklarowany nie podlegają waloryzacji w kolejnych okresach rozliczeniowych.

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

Operator ponosi odpowiedzialność za odpowiednie skalkulowanie przewidywanych przychodów, w tym prawdopodobnej dynamiki ich zmiany w kolejnych Okresach Rozliczeniowych, co Operator powinien był na swoje ryzyko i odpowiedzialność uwzględnić w Ofercie. Operator powinien też uwzględnić, że umowa nie przewiduje waloryzacji Przychodu Gwarantowanego jak i Przychodu Zadeklarowanego.

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.

Spadek rzeczywistych przychodów poniżej Przychodu Zadeklarowanego, ale powyżej Przychodu Gwarantowanego stanowi ryzyko Operatora i nie będzie go uprawniał do otrzymania wyższej Rekompensaty.

* 1. **Rzeczywiste przychody: przychody taryfowe i inne przychody uzyskane w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych**

Celem rozwiania wszelkich wątpliwości, do Przychodów stanowiących punkt odniesienia względem Przychodu Gwarantowanego 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.

* + 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.
   * 1. **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 obciążany dodatkowymi kosztami.

* + 1. **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.

* + 1. **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, chyba że strony inaczej określą to w aneksie do umowy lub w odrębnej umowie.

* + 1. **Efekty sieciowe**

Kalkulacja efektów sieciowych (tj. efektów finansowych wygenerowanych przez Operatora w wyniku zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych) powinna dotyczyć tylko Operatora, który w wyniku podpisania umowy o świadczenie usług publicznych osiągnął pozytywny wpływ na dochodowość całej swojej działalności (np. korzystniejszą rentowność usług nie objętych umową). Odnosi się to także do wszelkich korzyści uzyskanych przez Operatora z tytułu wykorzystania środków transportu do usług świadczonych poza umową o świadczenie usług publicznych.

Efekty sieciowe uwzględniane dla celów kalkulacji poziomu Rekompensaty odnoszą się do sieci połączeń obsługiwanej przez Operatora i nie dotyczą efektów wynikających z umowy o świadczenie usług publicznych dla działalności innych Operatorów oraz systemu transportowego.

Jeżeli, ze względu na:

1. specyfikę działalności Operatora, w szczególności wówczas, gdy oparta jest ona w istotnej większości na przewozach świadczonych w ramach usług publicznych,
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.

1. Bodźce motywacyjne

Organizator ma obowiązek promować zwiększanie efektywności zarządzania Przewozami przez Operatora, w szczególności poprzez wprowadzenie bodźców motywacyjnych.

Pożądanym efektem zarządzania Przewozami jest osiągnięcie poziomu Przychodu Zadeklarowanego w danym Okresie Rozliczeniowym na danym Zadaniu.

Po osiągnięciu poziomu Przychodów, opisanego w zdaniu poprzednim, 60% Przychodów uzyskanych w Okresie Rozliczeniowym ponad wartość Przychodu Zadeklarowanego (Przychód dodatkowy [Pd]) będzie stanowiło pomniejszenie należnej Rekompensaty. Tym samym Operatorowi będzie przysługiwała premia w postaci 40% nadwyżki Przychodów uzyskanych w Okresie Rozliczeniowym ponad wartość Przychodu Zadeklarowanego. Kwota premii zwiększy przysługujący Operatorowi Rozsądny zysk.

Mechanizm wyliczania Rekompensaty w przypadku gdy Przychód Rzeczywisty [Pr] jest wyższy niż Przychód Zadeklarowany [Pz] określa wzór I niniejszego dokumentu.

Zwiększenie Rozsądnego zysku może nastąpić maksymalnie do poziomu 7% w skali roku, obliczanego jako stopa zwrotu z kapitału zaangażowanego w realizację Przewozów, przy czym średnia (arytmetyczna) wartości rozsądnego zysku w każdych trzech kolejnych Okresach Rozliczeniowych w całym Okresie Realizacji Przewozów nie może przekroczyć wartości 7%, wg poniższego schematu:

RZ(n) + RZ(n-1) + RZ(n-2)

≤ 7%

3

gdzie:

RZ(n) – wyrażony w procentach Rozsądny zysk w ostatnim zakończonym Okresie rozliczeniowym (n), tj. tym, który podlega aktualnie badaniu w Rozliczeniu rocznym,

RZ(n-1) – wyrażony w procentach Rozsądny zysk w Okresie rozliczeniowym poprzedzającym Okres rozliczeniowy n,

RZ(n-2) – wyrażony w procentach Rozsądny zysk w Okresie rozliczeniowym drugim wstecz przed Okresem rozliczeniowym n,

Powyższe oznacza, że w ramach dokonywania Rozliczenia rocznego Okresu rozliczeniowego n, Rozsądny zysk za Okres rozliczeniowy n musi być ustalony na takim poziomie, aby powyższe działanie zostało spełnione.

W przypadku jeżeli Rozsądny Zysk na skutek działania bodźca motywacyjnego przekroczy poziom maksymalny, pozostały Przychód dodatkowy pomniejsza Rekompensatę.

1. Rozsądny zysk

Operator przedkładając ofertę winien wskazać oprócz Stawki Kosztów na pociągokilometr, zakładany do uzyskania poziom Rozsądnego Zysku (będącego jedną ze składowych Stawki Kosztów na pociągokilometr) z zastrzeżeniem poniższych uwarunkowań:

Ustala się maksymalną wysokość rozsądnego zysku liczoną od kapitału zaangażowanego na poziomie 4%, zgodnie z poniższym wzorem.

W skład kapitału zaangażowanego zalicza się majątek trwały i kapitał obrotowy w części dotyczącej usług świadczonych zgodnie z Umową. Kapitał zaangażowany w danym okresie rozliczeniowym liczony jest jako średnia wielkości z czterech stanów w trakcie roku wyliczonych na dzień 31 marca, 30 czerwca, 30 września i 30 listopada.

Wysokość Rozsądnego Zysku nie wpływa na wysokość Stawki Rekompensaty, służy wyłącznie do określenia maksymalnego limitu należny Operatorowi bodziec motywacyjny w postaci 40% nadwyżki Przychodów.

Składniki majątkowe uwzględniane do majątku trwałego oraz elementy kapitału obrotowego przyjmowane do wyliczenia kapitału zaangażowanego przedstawione są w opisie składowych wzoru:

ROE = x 100

K1 – Kapitał zaangażowany wg stanu na dzień 31 marca danego roku n,

K2 – Kapitał zaangażowany wg stanu na dzień 30 czerwca danego roku n,

K3 – Kapitał zaangażowany wg stanu na dzień 30 września danego roku n,

K4 – Kapitał zaangażowany wg stanu na dzień 30 listopada danego roku n,

Na każdy wyżej wskazany dzień wylicza się stan kapitału zaangażowanego przyjmując niżej wskazane elementy:

K – Kapitał zaangażowany na w/w dzień = Mt (majątek trwały) + Ko (Kapitał obrotowy)

Mt – Majątek trwały w części wykorzystywanej do przewozów w ramach Umowy, na który składa się:

Mt = W. Taboru Operatora + W. Poz.MT

W. Taboru Operatora – część wartości netto taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów, odpowiadająca ich wykorzystaniu do przewozów w ramach Umowy

W. Poz.MT – część wartości netto pozostałych składników majątkowych (innych niż tabor, stanowiących własność Operatora, odpowiadająca ich wykorzystaniu do przewozów objętych niniejszą Umową

Ko - Kapitał obrotowy w części zaangażowanej do realizacji niniejszej Umowy, wyliczony wg wzoru:

Ko = Akt.obrot – Z.krótk.

Akt.obrot. – Aktywa obrotowe Operatora w części zaangażowanej do przewozów w ramach Umowy

Z.krótk. – Zobowiązania krótkoterminowe w części dotyczącej przewozów w ramach Umowy. Ze zobowiązań krótkoterminowych wyłącza się zobowiązania z tytułu tej części długoterminowych kredytów, pożyczek, emisji długoterminowych dłużnych papierów wartościowych, których okres wymagalności nie przekracza 12 m-cy od dnia bilansowego oraz zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych.