

Bielsko-Biała, 6 grudnia 2022 r.

KM-I.0003.620.2022.GM

Pan
Roman Matyja
Radny Rady Miejskiej
w Bielsku-Białej

Odpowiedź na interpelację nr RM.0003.620.2022 złożoną 23 listopada 2022 r. w sprawie kosztów działania transportu publicznego w Bielsku-Białej.

W odpowiedzi na Pana interpelację nr RM.0003.620.2022 informuję, że Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o. (dalej: Spółka) działa na podstawie postanowień art. 22 ust.1 pkt. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. , poz. 1343 z późn. zm.), rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r.), art.12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE, przy uwzględnieniu zapisów Uchwały Nr XII/226/2019 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 22 października 2019 r. *w sprawie przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej poprzez likwidację w celu zawiązania jednoosobowej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.*

Podstawową przesłanką przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego były przepisy art. 15 ust. 6 Ustawy o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1634 z późn. zm.). Dotacje dla samorządowego zakładu budżetowego, z wyłączeniem dotacji, o których mowa w ust. 3 pkt 2 i 3 ww. Ustawy, nie mogą przekroczyć 50% kosztów jego działalności – poziom dotacji w ostatnich latach przed przekształceniem zbliżał się do górnej dopuszczalnej granicy 50% (2019 r.: 49,97%). Jednocześnie z punktu widzenia (Organizatora publicznego transportu zbiorowego) Miasta Bielska-Białej, finansowanie działalności bieżącej i inwestycyjnej publicznego transportu zbiorowego za pomocą rekompensaty oznacza brak kumulacji wydatków (inwestycyjnych) w pojedynczych latach i ich rozłożenie na cały okres powierzenia (10 lat). Projekcje finansowe ujęte w raporcie „*Opracowanie nt. przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej*”, zawierające analizę stanu samorządowego zakładu budżetowego, wyliczenie kwoty rekompensaty oraz prognozę sprawozdań finansowych na lata 2019-2029 pokazały możliwości sfinansowania wkładu własnego

BZECHELOWY MIEJSKIEJ
w Bielsku-Białej
Wpłynęło dn. 06/12/2022
L. dz.

Spółki (głównie z amortyzacji), z wykorzystaniem finansowania zewnętrznego. Dodatkowymi zaletami przy finansowaniu usług transportu publicznego rekompensatą brutto, gdzie przychody ze sprzedaży biletów stanowią przychód Organizatora, który ma wpływ na wielkość tych przychodów poprzez politykę taryfową i układ sieci komunikacyjnej (linie, trasy, częstotliwość) jest możliwość odliczania podatku VAT z rekompensaty przez Organizatora.

Zasady finansowania usług działalności Spółki określa dział IV Umowy nr KM.VII.7240.1.2019 z Organizatorem o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z dnia 31 grudnia 2019 r. – Spółka rozliczana jest rekompensatą stanowiącą pokrycie kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomniejszonych o dochody wygenerowane z pozostałej działalności w związku z wykonywaniem zadań będących przedmiotem umowy, z uwzględnieniem tzw. rozsądnego zysku. Spółka jest na bieżąco monitorowana w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej, w tym także w aspekcie kosztowym. Wysokość należnej rekompensaty, a w szczególności poziom rozsądnego zysku, za okres każdego roku kalendarzowego wykonywania umowy podlega weryfikacji przez Organizatora i powołanego przez niego niezależnego audytora zewnętrznego (wykonanie audytu rekompensaty). Od początku trwania umowy przeprowadzone zostały dwa takie audyty i nie wykazały żadnych nieprawidłowości. Wyłaconą rekompensatą za 2020 r. w kwocie 74 433 894,80 zł brutto zawierała rozsądny zysk w wysokości 1 131 399,92 zł brutto (ok. 1,91% zwrotu netto przy maksymalnym zwrocie dopuszczonym ww. Umową: 6% tj. 1 967 495,04 zł brutto). Wyłaconą rekompensatą za 2021 r. w kwocie 76 188 342,46 zł brutto zawierała rozsądny zysk w wysokości 831 100,86 zł brutto (ok. 1,11% zwrotu netto przy maksymalnym zwrocie dopuszczonym ww. Umową: 6% tj. 2 267 794,11 zł brutto). Rekompensata za 2020 r. i 2021 r. uwzględniająca rozsądny zysk niższy niż maksymalny za dany okres nie zamyka możliwości wypłaty różnicy do maksymalnego rozsądnego zysku w kolejnych latach, a w szczególności w formie dokapitalizowania.

Należy podkreślić, iż analiza bieżących i przyszłych kosztów Spółki w przedłożeniu na działalność samorządowego zakładu budżetowego nie ma ekonomicznych przesłanek, gdyż spółka prawa handlowego rządzi się innymi prawami. Istnieje szereg elementów różniących obie formy prawne, najistotniejsze to w szczególności: brak w samorządowym zakładzie budżetowym obowiązku tworzenia rezerw na świadczenia pracownicze, brak opłat gminnych z tytułu zatrzymywania na przystankach czy inne ujęcie amortyzacji, która w samorządowym zakładzie budżetowym miała pokrycie w przychodach jako równowartość odpisów amortyzacyjnych i nie wykazywała znamion kosztu, co ma miejsce w Spółce.

Struktura ponoszonych kosztów przy obu formach prawnych działalności została zaprezentowana w Tabeli nr 1. Natomiast wymiar zrealizowanej pracy przewozowej (wozokilometrów – wzkm) oraz koszty w latach 2019-2021 wraz z prognozą na lata 2022-2023 ujęty został w Tabeli nr 2.

Wzrost wydatków operacyjnych i finansowych w ujęciu wartościowym wynika z ujęcia amortyzacji jako kosztu operacyjnego (amortyzacja za 2021 r. stanowiła 7,1 mln zł), wzrostu inflacyjnego wydatków, wzrostu stawek najniższego wynagrodzenia co ma odzwierciedlenie w cenach usług uzależnionych od zmian płacy minimalnej, konieczności podwyżek pracowniczych w Spółce czy dodatkowych kosztów m.in. kosztów prowizyjnych od nowych poszerzonych kanałów dystrybucji biletów na przejazdy komunikacją miejską, wprowadzonych opłat za korzystanie z przystanków (odprowadzanych do Gminy Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice i Jasienica). Okres pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 czy konflikt zbrojny w Ukrainie i ich wpływ na poziom cen nie pozostają także bez znaczenia.

Pomimo wyżej wymienionych uwarunkowań Spółka w latach 2020-2022 zrealizowała szereg inwestycji pokrytych ze środków własnych Spółki m.in. zakupiono 9 pojazdów o napędzie spalinowym marki Solaris Urbino (12,6 mln zł), modernizacji i rozbudowy posiadanych instalacji ciepłych, elektrycznych i pneumatycznych, zakupu wyspecjalizowanych urządzeń na potrzeby obsługi naprawczej pojazdów czy bieżącej sprawnej i bezpiecznej obsługi działalności (łącznie 790 tys. zł). Środki trwałe wzbogacono także o panele fotowoltaiczne (197 tys. zł) oraz ładowarkę dwustanowiskową do ładowania autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą (280 tys. zł), zakupionych dla celów realizacji umowy dotyczącej przewozów dzieci niepełnosprawnych. Spółka jest obecnie w trakcie zakupu 1 pojazdu samochodowego (78 tys. zł), 1 wyspecjalizowanego pojazdu pogotowia technicznego (1,8 mln zł), modernizacji nowego punktu obsługi pasażera (390 tys. zł) a także dostawy i wdrożenia systemu poboru opłat za przejazdy komunikacją miejską wraz z dostawą i montażem kasowników mobilnych do obsługi transakcji przy użyciu zbliżeniowych płatności mobilnych za pomocą karty EMV (3,2 mln zł).

Tabela nr 1 – Struktura ponoszonych kosztów w zakładzie budżetowym i w Spółce.

Wyszczególnienie	Samorządowy zakład budżetowy (dane za 2019 r.)	Spółka prawa handlowego (dane za 2021 r.)
Koszty osobowe z narzutami	58,82%	54,05%
Koszty zakupu materiałów – w tym:	32,41%	26,42%
- paliwo i materiały pędne	23,40%	19,10%
- ogumienie	0,53%	0,55%
- części zamienne i mat. pomocnicze	7,93%	6,32%
- pozostałe środki trwałe niskocenne, narzędzia, przyrządy, wyposażenie	0,55%	0,45%
Koszty pozostałych usług, pozostałe koszty operacyjne, koszty finansowe	4,77%	4,95%

Zużycie energii	1,13%	1,07%
Podatki gminne i ubezpieczenia	2,87%	3,77%
Amortyzacja	-	9,74%
przy liczbie zatrudnionych (w etatach)	460,03	473,69
przy poziomie pracy przewozowej (w km)	7.867.798	7.811.747

Tabela nr 2 – Liczba zrealizowanych wzkm oraz koszt wzkm wykonane w latach 2019-2021 wraz z prognozą na lata 2022-2023.

Rok	2019	2020	2021	2022 (plan)	2023 (plan)
Koszt wzkm (zł brutto)	8,49 zł	9,63 zł	9,74 zł	10,18 zł	11,88 zł
Praca przewozowa (wzkm)	7 867 798	7 726 488	7 820 927	7 855 151*	7 612 151*
Koszt funkcjonowania komunikacji miejskiej (zł brutto)	28 583 205,95**	74 433 894,80	76 188 342,46	79 999 999,84	90 432 353,88

* - wartość planowana nieuwzględniająca rzeczywistego wykonania

** - dotacja przedmiotowa, wpływy z biletów po stronie MZK do 2019 r., od 2020 r. do budżetu Miasta

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Piotr Kucia
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej
3. Aa