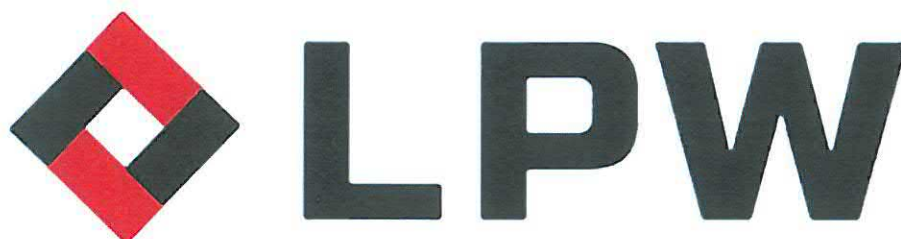


**Audyt rekompensaty  
z tytułu świadczenia usług  
w publicznym transporcie zbiorowym  
objętych umową  
nr DG.7240.30.2013**



Katowice, lipiec 2019

*Tomasz Lisicki*



## Spis treści

Spis treści.....	2
1. Wprowadzenie .....	3
2. Przedmiot i cel opracowania .....	3
3. Podstawy prawne.....	3
4. Zasady kalkulacji rekompensaty zgodnie z Rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 z dn. 23.10.2007r .....	4
4.1. Uwarunkowania prawne .....	4
4.2. Zasady kalkulacji rekompensaty .....	5
5. Audyt rekompensaty z tytułu świadczenia usług w transporcie zbiorowym w latach 2016-2018 .....	7
5.1. Założenia do analizy.....	7
5.2. Kalkulacja kosztów .....	7
5.3. Kalkulacja przychodów .....	8
5.4. Kalkulacja rozsądnego zysku .....	8
5.5. Kalkulacja należnego wynagrodzenia w postaci rekompensaty za lata 2016-2018 .....	10



## 1. Wprowadzenie

Niniejszy audyt został opracowany przez firmę LPW Sp. z o.o. w związku ze zleceniem otrzymanym od Gminy Kędzierzyn Koźle, w związku z realizacją przez Spółkę Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. (dalej: Spółka, Operator, MZK) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

## 2. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest audyt rekompensaty z tytułu świadczenia usług w transporcie zbiorowym (dalej: Zadanie) objętych umową nr DG.7240.30.2013 Gminy Kędzierzyn-Koźle obowiązującą od 01.10.2013 r. do 30.09.2023 r. (dalej: Umowa), za lata 2016-2018. Celem niniejszego audytu jest weryfikacja wartości otrzymywanego wynagrodzenia przez Miejski Zakład Komunikacyjny z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego oraz zbadanie czy w badanym okresie Spółka nie otrzymała rekompensaty w nadmiernej wysokości.

Audyt rekompensaty jest niezależnym, zewnętrznym badaniem ex-post rekompensaty udzielonej wybranemu Operatorowi w formie zaliczek na wykonywanie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego za dany okres. Rekompensata jest jedną z form pomocy publicznej, niezależnie czy jest przekazywana wybranemu Operatorowi w formie pieniężnej (zaliczkowe przelewy wynagrodzenia), czy też w formie na przykład podwyższania kapitału, pożyczek, aportów rzeczowych lub pieniężnych a nawet nieodpłatnego przekazywania środków trwałych.

## 3. Podstawy prawne

Audyt rekompensaty opracowywany jest przede wszystkim w oparciu o następujące akty:

- a) Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
- b) Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (Dz. U z 2011 r. Nr 5, poz. 13);
- c) Wytyczne MRR/H/22(3)/05/2011 w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 11 maja 2011r. wydanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego;
- d) Umowę wykonawczą zawartą pomiędzy Organizatorem publicznego transportu zbiorowego (Gminę – Kędzierzyn Koźle) a Operatorem (Miejskim Zakładem Komunikacyjnym w Kędzierzynie Koźlu) nr DG.7240.30.2013

## 4. Zasady kalkulacji rekompensaty zgodnie z Rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 z dn. 23.10.2007r

### 4.1. Uwarunkowania prawne

Parlament Europejski i Rada wydały w dniu 23 października 2007 roku Rozporządzenie nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. W Rozporządzeniu tym oraz w wydanym do niego załączniku zawarto zasady kalkulacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego.

Zgodnie z ww. Rozporządzeniem, rekompensata nie może przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne z tytułu świadczenia tych usług oraz rozsądnego zysku.

Artykuł 2g definiuje „rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych” jako każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio (operatorowi świadczącemu usługi publiczne) przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem; przy czym rekompensata może przybrać formę pieniężną (np. bezpośrednia dotacja do działalności) bądź rzeczową (np. wniesienie aportem majątku do operatora).

Zgodnie z ww. rozporządzeniem wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy administracji publicznej na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat (wynagrodzenia) w nadmiernej wysokości, tak, aby zapobiec ewentualnemu zakłóceniu konkurencji.

Rozporządzenie 1370 precyzuje co powinny określać umowy o świadczenie usług publicznych (art. 4 pkt 1 Rozporządzenia):

- a) jednoznacznie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą,
- b) z góry w sposób obiektywny i przejrzysty:
  - parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty;
  - rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanых praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty;
- c) zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług.
- d) W Załączniku do Rozporządzenia określono bardziej szczegółowo sposób kalkulacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Zgodnie z punktem 2 Załącznika wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych

czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne.

#### 4.2. Zasady kalkulacji rekompensaty

Aby uniknąć nieuzasadnionego zakłócenia konkurencji, rekompensaty nie mogą przekroczyć poziomu koniecznego do pokrycia kosztów netto operatora poniesionych przy realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; powinny przy tym także uwzględnić przychody uzyskane dzięki nim przez operatora oraz rozsądny zysk operatora.

Rozporządzenie 1370/2007 nie definiuje dokładnie pojęcia „rozsądnego zysku”, określa je jako „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”. „Wytyczne w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym” opracowane przez Ministerstwo Rozwoju regionalnego ustalają stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych na 6% w ujęciu realnym, w związku z czym do kalkulacji rekompensaty przyjęto maksymalnie 6% stopę zysku (liczoną jako stosunek zysku netto do kapitału własnego operatora zaangażowanego w realizację przedsięwzięcia).

Zgodnie z wytycznymi „Wytyczne w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym” „rozsądny zysk” operatora nie powinien być utożsamiany z finansowym zyskiem netto roku obrotowego prezentowanym w rachunku zysków i strat, w ramach statutowego sprawozdania finansowego operatora (na finansowy wynik netto roku obrotowego mogą mieć bowiem wpływ jednorazowe zdarzenia księgowe niezwiązane z przepływami pieniężnymi, które mogłyby wprowadzać anormalne zmiany w poziomie rekompensaty i wpływać na poziom osiąganego zysku).

Wg „Wytycznych...” najbardziej adekwatną miarą zysku osiąganego przez operatora jest kalkulacja średniorocznego zwrotu z kapitału w całym okresie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie rekomendowaną stopą zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych jest 6% w ujęciu realnym. Oznacza to, że „rozsądny zysk” powinien być kalkulowany wg następującego wzoru:

$$Z = 6\% \times K$$

gdzie:

Z — rozsądny zysk

K— kapitał własny operatora związany z realizacją umowy przewozowej objętej audytem

Maksymalna wartość przysługującej spółce MZK rekompensaty obliczona została, zgodnie z zawartą umową między Spółką a Gminą Kędzierzyn Koźle, według zasady:

$$K - P_d - P_t - P_i + Z$$

gdzie:

$K$  – koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez Miasto;

$P_d$  – wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych;

$P_t$  – przychody taryfowe;

$P_i$  – jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych;

$Z$  – rozsądny zysk.

Pozostała działalność wykonywana przez Spółkę, nie będąca usługami publicznymi powierzonymi jej do wykonywania przez Gminę w ramach Umowy nr DG.7240.30.2013, nie uczestniczy w kalkulacji rekompensaty.

W ramach kosztów poniesionych w związku z realizacją powierzonego zadania uwzględniono pozycje kosztowe, które są bezpośrednio związane ze świadczeniem Zadania.

Nie uwzględniono w kosztach i przychodach poniesionych w związku z realizacją powierzonego Zadania kosztów świadczenia innych usług (objętych innymi umowami z organizatorem oraz pozostałej działalności), które nie są związane ze świadczeniem usługi publicznej w rozumieniu zapisów Umowy nr DG.7240.30.2013 z Gminą Kędzierzyn Koźle.

Do kosztów Zadania zaliczane są koszty finansowe, które można przypisać bezpośrednio do kosztów związanych z jego realizacją.

Przepisy rozporządzenia 1370/2007 (art. 6) nakładają obowiązek kalkulacji rekompensaty zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia 1370/2007: „każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z przepisami określonymi w art. 4 Rozporządzenia, bez względu na sposób udzielenia zamówienia”.

Istotną zasadą, która powinna być uwzględniona przy kalkulacji rekompensaty, jest uniknięcie subsydiowania skrośnego pomiędzy usługami publicznymi i pozostałymi (pkt 6 Załącznika do Rozporządzenia). W szczególności chodzi o to, aby rekompensata udzielana na finansowanie pasażerskich usług publicznych nie była wykorzystywana do finansowania kosztów lub rozsądnego zysku związanych z usługami pozostałymi. W tym celu rachunki związane z usługami publicznymi i pozostałymi należy prowadzić oddzielnie, co oznacza, iż należy zorganizować plan kont w taki sposób, aby można było identyfikować koszty, przychody i aktywa związane z usługami publicznymi i pozostałymi.

W związku z powyższym zasadność oraz sposób kalkulacji rekompensaty wynika z zaleceń Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.



## 5. Audyt rekompensaty z tytułu świadczenia usług w transporcie zbiorowym w latach 2016-2018

### 5.1. Założenia do analizy

Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu prowadzi ewidencję kosztów zarówno w układzie kalkulacyjnym, pokazującym rodzaje ponoszonych kosztów, jak i w układzie funkcjonalnym, prezentującym koszty wg miejsca ich powstawania.

Dokonano szczegółowej analizy kosztów w każdym z układów, a następnie wyłączono, z analizy należnego Spółce wynagrodzenia te koszty, które nie były związane ze świadczeniem usług na rzecz MZK w ramach Umowy nr DG.7240.30.2013.

Miejski Zakład Komunikacyjny posiada przejrzysty system księgowy warunkujący prawidłową kalkulację rekompensaty.

### 5.2. Kalkulacja kosztów

Zgodnie z załącznikiem nr 4 do umowy przewozowej nr DG.7243.30.2013 przy wyliczeniu należnej rekompensaty uwzględnione zostają wszystkie koszty świadczenia usług przewozowych, objętych zakresem Umowy, ponoszone przez Spółkę.

Najistotniejszą pozycją kosztową wpływającą na wysokość należnego wynagrodzenia są koszty ponoszone przez operatora w związku z utrzymaniem i eksploatacją posiadanej infrastruktury/taboru (w tym materiały, energia, wynagrodzenia wraz z narzutami, usługi obce, podatki i opłaty oraz pozostałe koszty).

W poniższej tabeli zaprezentowano, jak kształtują się poszczególne pozycje kosztów w badanym okresie.

KOSZTY	2016	2017	2018
amortyzacja	1 326 775,29	1 511 666,89	1 522 177,22
zużycie materiałów	2 928 221,48	3 132 926,41	3 464 298,10
zużycie energii i wody	82 285,87	68 484,74	58 197,72
usługi transportowe i sprzętowe	924,42	1 964,81	2 610,60
usługi remontów i konserwacji	56 418,25	74 398,67	82 669,16
pozostałe usługi obce	541 884,89	635 392,54	634 765,65
wynagrodzenia	6 323 072,68	6 598 359,67	6 870 925,29
świadczenia na rzecz pracowników	215 877,36	226 141,00	231 606,92
ubezpieczenia społeczne i inne narzuty na wynagrodzenia	1 278 927,54	1 330 396,31	1 393 914,07
podatki i opłaty	377 737,48	389 834,48	412 403,63
usługi bankowe	6 319,95	5 902,14	9 403,37
podróże służbowe	25 704,36	27 874,24	24 285,76
koszty reprezentacji i reklamy	71 070,40	57 072,13	98 960,19
pozostałe koszty	190 351,05	214 048,41	219 887,16
koszty operacji finansowych	48 178,59	36 986,35	12 189,37

koszty operacyjne	70 000,00	32 918,11	846,59
straty nadzwyczajne	0,00	0,00	0,00
<b>Razem</b>	<b>13 543 749,61</b>	<b>14 344 366,90</b>	<b>15 039 140,80</b>

Łączne koszty jakie poniosła spółka w związku z świadczeniem usług publicznych przewozu pasażerskiego w 2016 roku wyniosły **13 543 749,61 zł**, w 2017 roku **14 344 366,90 zł**, natomiast w 2018 roku **15 039 140,80 zł**.

### 5.3. Kalkulacja przychodów

Zgodnie z przyjętą metodologią kalkulacji rekompensaty, konieczne jest zbadanie przychodów związanych z wykonywaną działalnością publicznych przewozów pasażerskich.

Podstawowym przychodem wynikającym z prowadzonej przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu sp. z o.o. działalności przewozów pasażerskich, jest przychód z umowy przewozowej z Gminą Kędzierzyn-Koźle objętej badaniem.

Szczegółową wartość przychodów Spółki mających wpływ na kalkulację rekompensaty w okresie analizy niniejszej Umowy prezentuje poniższa tabela.

PRZYCHODY	2016	2017	2018
Sprzedż biletów	4 985 089,92	4 862 221,09	4 627 461,33
Sprzedż usług dodatkowych	410 295,43	592 769,86	783 153,66
Naprawy gwarancyjne oraz usługi napraw	5 139,17	4 877,08	590,00
Rekompensata	8 564 919,50	9 333 954,06	10 005 472,99
Sprzedż materiałów	9 360,45	2 665,58	6 331,91
Przychody z operacji finansowych	104 471,26	33 081,44	28 209,68
Przychody operacyjne	2 275,77	0,00	65 969,27
<b>Razem</b>	<b>14 081 551,50</b>	<b>14 829 569,11</b>	<b>15 517 188,84</b>

Łączne przychody jakie uzyskała spółka w związku z świadczeniem usług publicznych przewozu pasażerskiego w 2016 roku wyniosły **14 081 551,50 zł**, w 2017 roku **14 829 569,11 zł**, natomiast w 2018 roku **15 517 188,84 zł**.

### 5.4. Kalkulacja rozsądnego zysku

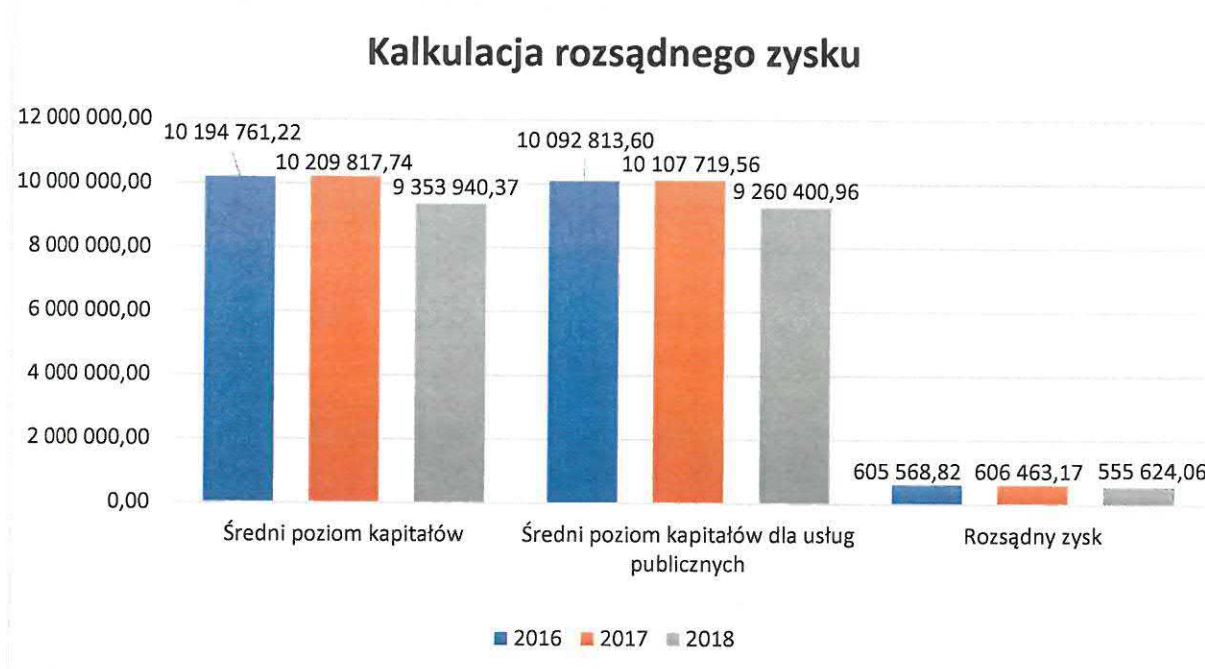
Podstawą kalkulacji rozsądnego zysku netto związanego z usługami pasażerskiego transportu publicznego dla Spółki są dwie wielkości:

- wartość kapitału własnego związanego z finansowaniem aktywów netto dotyczących usług pasażerskiego transportu publicznego wykorzystywanych w ramach Umowy,
- koszt kapitału, który zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wynosi 6% w skali roku.

	2015	2016	2017	2018
Kapitał	10 144 462,29	10 245 060,14	10 174 575,34	8 533 305,39

A zatem kalkulacja rozsądnego zysku kształtuje się następująco:

	2016	2017	2018
Średni poziom kapitałów	10 194 761,22	10 209 817,74	9 353 940,37
Wartość klucza alokacyjnego dla usług publicznych	99%	99%	99%
Średni poziom kapitałów dla usług publicznych	10 092 813,60	10 107 719,56	9 260 400,96
Rozsądny zysk	605 568,82	606 463,17	555 624,06



Dla przyjętej 6% stopy zwrotu z kapitałów własnych, wysokość rozsądnego zysku netto dla MZK w 2016 roku wynosi **605 568,82 zł**, w 2017 roku **606 463,17 zł**, natomiast w 2018 roku **555 624,06 zł**.

## 5.5. Kalkulacja należnego wynagrodzenia w postaci rekompensaty za lata 2016-2018

Maksymalna wartość przysługującej spółce MZK rekompensaty obliczona została według zasady:

$$K - P_d - P_t - P_i + Z$$

Oznaczenie	Rodzaj kosztu	2016	2017	2018
K	koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez Miasto	13 543 749,61	14 344 366,90	15 039 140,80
Pd	wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych	410 295,43	592 769,86	783 153,66
Pt	przychody taryfowe	4 985 089,92	4 862 221,09	4 627 461,33
Pi	jakikolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych	121 246,65	40 624,10	101 100,86
Z	rozsądny zysk	602 581,06	608 556,57	604 369,78
R	należna rekompensata	8 629 698,67	9 457 308,42	10 131 794,73
Otrzymana rekompensata		8 564 919,50	9 333 954,06	10 005 472,99
Do nadmiernej rekompensaty brakuje		64 779,17	123 354,36	126 321,74

Otrzymane wynagrodzenie (rekompensata) przysługujące z obowiązującej umowy przewozowej jest niższe niż maksymalny dopuszczalny poziom wynagrodzenia.

**Firma „Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o.” nie uzyskała nadmiernej rekompensaty w latach 2016-2018 z umowy nr DG.7240.30.2013**