



**Raport z audytu rekompensaty z tytułu  
wykonywania przewozów w  
komunikacji publicznej w roku 2020**

**Miejskie Przedsiębiorstwo  
Komunikacji w Łomży sp. z o.o.**



Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku  
2020

...

*Audyt realizowany*

*na zlecenie:*



*Wykonawca analizy:*



*ul. Sadowa 56  
87-100 Toruń*

*tel: + 48 56 621 18 16 , 782 866 493*

*e-mail: [biuro@strefadoradztwa.pl](mailto:biuro@strefadoradztwa.pl)*

*[www.strefadoradztwa.pl](http://www.strefadoradztwa.pl)*

*Autor:*

*Damian Pudło, Maciej Grabowski*

*Termin realizacji*

*01.02.2021 r. – 28.02.2021 r.*

*Zdjęcie na okładce:*

*[642533\\_1555491550.jpg \(840×454\) \(cmc-gallery.pl\)](#)*

## SPIS TREŚCI

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ZASADY WYLICZANIA REKOMPENSATY .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>1. INFORMACJE WSTĘPNE.....</b>   | <b>6</b>  |
| 1.1. PODSTAWA REALIZACJI AUDYTU.....  | 6         |
| 1.2. OKREŚLENIE PODMIOTU .....  | 6         |
| 1.3. ORGANIZACJA PRAC.....  | 7         |
| 1.4. ZESPÓŁ .....   | 7         |
| 1.5. TERMIN .....   | 8         |
| 1.6. GŁÓWNE PYTANIA BADAWCZE W ZAKRESIE AUDYTU .....  | 8         |
| 1.7. WSPÓŁPRACA Z BIEGŁYM REWIDENTEM BADAJĄCYM KSIĘGI SPÓŁKI .....  | 8         |
| <b>2. ANALIZA POWIĄZAŃ FINANSOWYCH Z MIASTEM ŁOMŻA WYNIKAJĄCYCH Z<br/>PROWADZENIA USŁUGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA RZECZ MIASTA .....</b> | <b>11</b> |
| 2.1. FORMUŁA WEWNĘTRZNEGO OPERATORA.....  | 11        |
| 2.2. DEFINICJA I SPOSÓB KALKULACJI WYSOKOŚCI REKOMPENSATY W KONTEKŚCIE POMOCY PUBLICZNEJ .....  | 14        |
| 2.2.1. <i>Przesłanki pomocy publicznej.....</i>   | <i>14</i> |
| 2.2.2. <i>Dozwolona pomoc publiczna bez obowiązku notyfikacji .....</i>   | <i>14</i> |
| 2.2.3. <i>Wykluczenie pomocy publicznej.....</i>  | <i>15</i> |
| 2.3. UMOWA PRZEWOZOWA.....  | 17        |
| 2.4. UDZIAŁ DZIAŁALNOŚCI PUBLICZNEJ W DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU WEWNĘTRZNEGO.....   | 19        |
| 2.5. KORZYSTANIE Z MAJĄTKU MIASTA.....  | 21        |
| <b>3. INNE OBOWIĄZKI REALIZOWANE PRZEZ OPERATORA .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>4. CHARAKTERYSTYKA SPOSOBU EWIDENCJI KOSZTÓW MPK W ŁOMŻY SP. Z O.O.....</b>  | <b>23</b> |
| 4.1. GŁÓWNE ZASADY EWIDENCJI I RACHUNKU KOSZTÓW:.....   | 23        |
| 4.2. USTALENIE MIEJSC POWSTAWANIA KOSZTÓW: .....  | 25        |
| 4.3. USTALENIE ŹRÓDEŁ PRZYCHODÓW .....  | 28        |
| <b>5. CHARAKTERYSTYKA KOSZTÓW MPK W ŁOMŻY SP. Z O.O. ....</b>   | <b>29</b> |
| 5.1. KOSZTY OPERACYJNE W UKŁADZIE RODZAJOWYM.....   | 29        |
| 5.2. PODZIAŁ KOSZTÓW ZE WZGLĘDU NA DZIAŁALNOŚĆ .....  | 31        |
| 5.3. UZGODNIENIE UKŁADU KALKULACYJNEGO KOSZTÓW I UKŁADU RODZAJOWEGO .....   | 34        |
| <b>6. POZOSTAŁE ELEMENTY WPŁYWAJĄCE NA POZIOM REKOMPENSATY .....</b>  | <b>35</b> |
| 6.1. PODATEK DOCHODOWY .....  | 35        |
| 6.2. CHARAKTERYSTYKA PRZYCHODÓW ZE SPRZEDAŻY W ROKU 2020 .....  | 37        |
| 6.3. POZOSTAŁE KOSZTY I PRZYCHODY OPERACYJNE ORAZ FINANSOWE .....   | 38        |
| 6.3. WYNIK NA POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNEJ I DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ.....   | 39        |
| <b>7. KALKULACJA I ROZLICZENIE REKOMPENSATY.....</b>  | <b>39</b> |
| 7.1. SPOSÓB KALKULACJI REKOMPENSATY.....  | 40        |
| 7.2. OCENA ROZSĄDNEGO ZYSKU .....   | 42        |
| 7.3. KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY BEZ UWZGLĘDNIENIA ROZSĄDNEGO ZYSKU .....  | 43        |

# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

|  |           |
|--|-----------|
| 7.4. KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY Z UWZGLĘDNIONYM ROZSĄDNYM ZYSKIEM NA POZIOMIE ZAŁOŻONYM W RPRU .....             | 44        |
| 7.5. KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY Z UWZGLĘDNIONYM ROZSĄDNYM ZYSKIEM NA MAKSYMALNYM POZIOMIE.....                   | 46        |
| <b>8. UWAGI I REKOMENDACJE W ZAKRESIE UMOWY O ŚWIADCZENIE USŁUG W ZAKRESIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b> | <b>48</b> |
| <b>ZASTRZEŻENIA .....</b>  | <b>49</b> |

## SPIS TABEL

|   |    |
|---|----|
| TABELA 1 KONTA ZESPOŁU 4.....   | 23 |
| TABELA 2 KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU .....   | 30 |
| TABELA 3 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU.....  | 32 |
| TABELA 4 STRUKTURA KOSZTÓW WYDZIAŁOWYCH.....  | 32 |
| TABELA 5 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI PRZED ROZLICZENIEM KOSZTÓW WSPÓLNYCH.....   | 33 |
| TABELA 6 KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ SPÓŁKI W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I NIEPUBLICZNĄ  | 34 |
| TABELA 7 UZGODNIENIE KOSZTÓW W UKŁADZIE FUNKCJONALNYM, KALKULACYJNYM I RODZAJOWYM .....   | 35 |
| TABELA 8 RÓŻNICA MIĘDZY WYNIKIEM BILANSOWYM A PODATKOWYM .....  | 36 |
| TABELA 9 PODZIAŁ PODATKU DOCHODOWEGO NA RODZAJE DZIAŁALNOŚCI.....   | 37 |
| TABELA 10 PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I KOMERCYJNĄ .....   | 37 |
| TABELA 11 POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU .....   | 38 |
| TABELA 12 POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE .....  | 39 |
| TABELA 13 PRZYCHODY FINANSOWE .....   | 39 |
| TABELA 14 MAKSYMALNY ROZSĄDNY ZYSK .....  | 42 |
| TABELA 15 ROCZNY PLAN REALIZACJI UMOWY NA 2020 ROK .....  | 42 |
| TABELA 16 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z ROZPORZĄDZENIEM WE 1370/2007 ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU BEZ UWZGLĘDNIEŃ ROZSĄDNego ZYSKU .....                           | 43 |
| TABELA 17 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z RPRU ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU BEZ UWZGLĘDNIEŃ ROZSĄDNego ZYSKU .....   | 43 |
| TABELA 18 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z ROZPORZĄDZENIEM WE 1370/2007 ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU Z UWZGLĘDNIEŃ ROZSĄDNego ZYSKU NA POZIOMIE ZAŁOŻONYM W RPRU..... | 44 |
| TABELA 19 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z UMOWĄ PRZEWozową ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU Z UWZGLĘDNIEŃ ROZSĄDNego ZYSKU NA POZIOMIE ZAŁOŻONYM W RPRU .....            | 44 |
| TABELA 20 ROZLICZENIE REKOMPENSATY WYPŁACONEJ I NALICZONEJ ZGODNIE Z RPRU ZA 2020 R. W ZŁ PRZY PRZYJĘCIU ROZSĄDNego ZYSKU NA POZIOMIE Z RPRU .....  | 45 |
| TABELA 21 STRUKTURA WYKONANEJ PRACY PRZEWozowej .....   | 45 |
| TABELA 22 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z ROZPORZĄDZENIEM WE 1370/2007 ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU Z UWZGLĘDNIEŃ ROZSĄDNego ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE .....     | 46 |

# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

|   |    |
|---|----|
| TABELA 23 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z UMOWĄ PRZEWOSZOWĄ ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU Z UWZGLĘDNIENIEM ROZSĄDNEGO ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE ..... | 46 |
| TABELA 24 ROZLICZENIE REKOMPENSATY WYPŁACONEJ I NALICZONEJ ZGODNIE Z RPRU ZA 2020 R. W ZŁ PRZY PRZYJĘCIU ROZSĄDNEGO ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE .....                           | 47 |

## SPIS WYKRESÓW

|  |    |
|--|----|
| WYKRES 1 KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU .....                  | 30 |
| WYKRES 2 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2020 ROKU .....      | 31 |
| WYKRES 3 KOSZTY W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ .....  | 33 |
| WYKRES 4 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI PRZED ROZLICZENIEM KOSZTÓW WSPÓLNYCH .....             | 33 |
| WYKRES 5 KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ SPÓŁKI W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I NIEPUBLICZNĄ ..... | 34 |

## 1. Informacje wstępne

### 1.1. Podstawa realizacji audytu

Audyt był realizowany na podstawie umowy pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Łomży sp. z o.o. a Spółką Strefa Doradztwa M.M.Grabowscy s.c. podpisanej w dniu 20 listopada 2020 roku.

Ustalenie rekompensaty na 2020 r. zostało wykonane 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
- Wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 19 października 2015r.
- ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych,
- przepisami dotyczącymi pomocy publicznej,
- umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartą pomiędzy Miastem Łomża a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Łomży sp. z o.o. dnia 28 lutego 2020 roku.

### 1.2. Określenie podmiotu

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

**Adres:**

ul. Spokojna 9

18-400 Łomża

NIP: 718 215 42 89

REGON: 385 688 370

Email: [sekretariat@mpklomza.com.pl](mailto:sekretariat@mpklomza.com.pl)

Tel.: 86 216-01-62

Strona internetowa: <http://www.mpklomza.pl>

Nr rachunku bankowego Alior Bank S.A. 34 2490 0005 0000 4530 2487 7060

## Zasady wyliczania rekompensaty

...

Zasady wyliczania rekompensaty określa rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Zgodnie z nim „(...) 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”.



Działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży, w formie samorządowego zakładu budżetowego, rozpoczęła się w dniu 1 stycznia 1992 roku. Dnia 28 lutego 2020 roku na podstawie *Uchwały Rady Miasta Łomży nr 168/XVI/19 z 30 października 2019 roku w sprawie likwidacji samorządowego zakładu budżetowego w celu zawiązania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością*, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży został przekształcony w spółkę kapitałową.

Zgodnie z aktem założycielskim REP. A nr 1503/2020, Spółka została wyposażona w grunty, budynki, środki trwałe oraz w środki pieniężne służące działalności powierzonej.

Przedmiotem przeważającej działalności Spółki, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności jest:

**49.31.Z** Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski.

Przedmiotem pozostałej działalności Spółki, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności są:

**45.20.Z** Konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli;

**47.30.Z** Sprzedaż detaliczna paliw do pojazdów silnikowych na stacjach paliw;

**49.32.Z** Działalność taksówek osobowych;

**49.39.Z** Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany;

**52.21.Z** Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy;

**68.20.Z** Wynajem i Zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi.

**73.12.D** Pośrednictwo w sprzedaży czasu i miejsca na cele reklamowe w pozostałych mediach;

**81.29.Z** pozostałe sprzątanie;

**82.91.Z** Działalność świadczona przez agencje inkasa i biura kredytowe.

Miasto Łomża jest jedynym założycielem i udziałowcem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. (zwanego dalej Spółką), działającego na podstawie aktu założycielskiego z dnia 11.02.2020 roku (REP. A nr 1503/2020).

Spółka została wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Białymstoku XII Wydział Gospodarczy KRS w dniu 28.02.2020 r. pod numerem 0000832007.

Kapitał zakładowy: 7 500 000,00 zł – wpłacony w całości.

### 1.3. Organizacja prac

Prace były prowadzone całkowicie w trybie zdalnym – materiały potrzebne do przygotowania dokumentu zostały dostarczone w formie elektronicznej. Konsultacje dotyczące sposobu ewidencji kosztów usług publicznych były prowadzone w formie korespondencji mailowej oraz kontaktu telefonicznego. W trakcie prac odbyły się spotkania w formie wideokonferencji z Zamawiającym – oraz Zarządem i pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o.

### 1.4. Zespół

Prace były wykonywane przez zespół w składzie:

Damian Pudło – Analityk Finansowy

Maciej Grabowski – Konsultant

## 1.5. Termin

Prace realizowane były od 01.02.2021 do 28.02.2021

## 1.6. Główne pytania badawcze w zakresie audytu

Podstawowymi pytaniami badawczymi były:

- Czy zgromadzone dane finansowe mogą stanowić podstawę do kalkulowania rekompensaty zgodnie z obowiązującymi przepisami?
- Czy system ewidencji danych operacyjnych jest wiarygodnym źródłem informacji dotyczących prowadzonej działalności zleconej?
- Jaka jest wysokość i struktura kosztów netto świadczenia działalności powierzanej?
- Jaka jest wartość należnej rekompensaty za badany rok obrotowy i czy występuje nadpłata, czy niedopłata rekompensaty
- Czy w wyniku kalkulacji rekompensaty nie nastąpi subwencjonowanie skrośne polegające na finansowaniu przez rekompensatę innych działalności prowadzonych przez przewoźnika?

## 1.7. Współpraca z biegłym rewidentem badającym księgi Spółki

Audyt wykonywany był równolegle z badaniem ksiąg przez biegłego rewidenta.

Spółka Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży Sp. z o.o. posiada politykę rachunkowości, przyjętą Zarządzeniem nr 1/2020 Prezesa jednostki z dnia 28 lutego 2020 r., która jest w pełni zgodna z zasadami wynikającymi z Ustawy z dnia 29 września 1994 o rachunkowości.

Potwierdza to opinia z badania sprawozdania finansowego wystawiona dla 25.03.2021 roku przez biegłego rewidenta Jarosława Wijatkowskiego (KBR nr 13294).





siedziba Zarządu  
90-350 Łódź, ul. Tymienieckiego 25C/410  
www.kpw.pl, e-mail: biuro@kpwp.pl  
tel./fax 42 611 10 57, 42 611 07 21  
42 611 07 36, 42 611 07 82

## SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADANIA ROCZNEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO JEDNOSTKI

### MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY

*z siedzibą w Łomży (18-400), przy ulicy Spokojnej 9*

*dla Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej*

#### Sprawozdanie z badania rocznego sprawozdania finansowego

##### Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego jednostki: **MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY** („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2020 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 28 lutego do 31 grudnia 2020 oraz dodatkowych informacji i objaśnień („sprawozdanie finansowe”).

Naszym zdaniem, załączone sprawozdanie finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Spółki na dzień 31 grudnia 2020 r. oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawy z dn. 29 września 1994 r. o rachunkowości („Ustawa o rachunkowości” – Dz. U. z 2021 roku poz. 217) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz umową Spółki;
- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 Ustawy o rachunkowości.

■ **KPW Audytor Sp. z o.o.**  
audyt i badanie  
sprawozdań  
finansowych  
NIP 727 276 70 73  
KRS 0000903162

■ **KPW Audyt Sp. z o.o.**  
przebieg i badanie  
sprawozdań  
finansowych j.p.  
NIP 728 281 30 24  
KRS 000058344

■ **KPW Księgowość Sp. z o.o.**  
prowadzenie ksiąg  
rachunkowych,  
kuchni, piwa  
NIP 835 160 38 38  
KRS 0004416757

■ **KPW Finanse Sp. z o.o.**  
doradztwo biznesowe,  
monitoring i windykacja  
małżeństwa  
NIP 125 206 96 60  
KRS 0000472397

oddział Katowice  
tel./fax 32 73 50 333;  
883 657 338  
e-mail: katowice@kpwp.pl  
oddział Warszawa  
tel./fax 22 11 63 81 1;  
790 655 640  
e-mail: warszawa@kpwp.pl

# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...



siedziba Zarządu  
90-350 Łódź, ul. Tymienieckiego 25C/410  
www.kpw.pl, e-mail: biuro@kpwp.pl  
tel./fax 42 611 10 57, 42 611 07 21  
42 611 07 36, 42 611 07 82

KPW Audytor Sp. z o.o.

ul. Tymienieckiego 25C/410; 90-350 Łódź

Jarosław

Wijatkowski

Elektronicznie  
podpisany przez  
Jarosław Wijatkowski  
Data: 2021.03.25  
12:33:51 +01'00'

Jarosław Wijatkowski

Kluczowy Biegły Rewident nr 13294



GRUPA  
KPW

Audytor

KPW Audytor Sp. z o.o. jest wpisane na listę firm audytorskich  
prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego  
pod numerem 3640

Warszawa, dnia 25 marca 2021 roku

■ KPW Audytor Sp. z o.o.  
audyt i badania  
sprawozdań  
finansowych  
NP 727 276 70 73  
KRS 0000863162

■ KPW Audyt Sp. z o.o.  
przebieg i badanie  
sprawozdań  
finansowych jsp  
NP 728 281 30 24  
KRS 0000688344

■ KPW Księgowość Sp. z o.o.  
prowadzenie ksiąg  
rachunkowych,  
kuchy, płace  
NP 835 180 38 28  
KRS 0000416757

■ KPW Finance Sp. z o.o.  
doradztwo biznesowe,  
monitoring i windykacja  
należności  
NP 726 206 96 60  
KRS 0000472397

oddział Katowice  
tel./fax 52 73 50 333,  
63 657 333  
e-mail: katowice@kpwp.pl  
oddział Warszawa  
tel./fax 22 11 63 811,  
790 655 640  
e-mail: warszawa@kpwp.pl

## 2. Analiza powiązań finansowych z Miastem Łomża wynikających z prowadzenia usługi transportu publicznego na rzecz Miasta

### 2.1. Formuła wewnętrznego operatora

Umowa przewozowa zawarta na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1843) w związku art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Przepisami regulującymi funkcjonowanie podmiotów na rynku przewozów publicznych są:

- Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
- Rozporządzenie 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
- Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 19 października 2015r.
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych,
- Przepisy dotyczące pomocy publicznej.
- Wyrok ETS z 24-07-03 C-280/00 (Altmark).

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania i zasięg przewozów, jest Miasto Łomża.

Do zadań organizatora należy:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,

- d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań dotyczących publikacji informacji o przewidywanych zamówieniach.

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – prawo zamówień publicznych albo
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo

3) bezpośrednio zawiera umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Bezpośrednie udzielenie zamówienia oznacza udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych danemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne z pominięciem procedury przetargowej.

Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo

2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, „**podmiot wewnętrzny** oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o.o. jest podmiotem wewnętrznym w rozumieniu ww. przepisów. Miasto Łomża posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. i sprawuje kontrolę nad spółką poprzez Radę Nadzorczą oraz Zgromadzenie Wspólników, reprezentowane jednoosobowo przez Prezydenta Miasta Łomży. Umowa powierzenia została zawarta w dniu 28.02.202 r. pomiędzy Miastem Łomża będącą Organizatorem, a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Łomży sp. z o.o. będącym Operatorem.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub

b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub

c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku MPK w Łomży sp. z o.o. – działalność finansowana jest poprzez rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług publicznego transportu zbiorowego. Łączna wartość wypłaconej rekompensaty nie może przekroczyć wartości maksymalnych, o których mowa poniżej.

## 2.2. Definicja i sposób kalkulacji wysokości rekompensaty w kontekście pomocy publicznej

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rekompensata to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

### 2.2.1. Przesłanki pomocy publicznej

Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Za pomoc publiczną uważa się świadczenie, które jednocześnie spełnia cztery przesłanki:

- przekazanie zasobów państwowych,
- występowanie korzyści ekonomicznej,
- selektywność,
- wpływ na konkurencję i wymianę handlową.

### 2.2.2. Dozwolona pomoc publiczna bez obowiązku notyfikacji

Zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej. Obszar transportu publicznego regulowany jest przez Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Wymogi Rozporządzenia wskazują możliwość bezpośredniego powierzenia wykonywania usług publicznych podmiotowi wewnętrznemu, czyli odrębnej prawnie jednostce podlegającej kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Rozporządzenie wprowadza pojęcie **rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, która oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.**

Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacane zgodnie z rozporządzeniem, są zgodne z zasadami wspólnego rynku. Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 88 ust. 3 Traktatu.

Zgodnie z Rozporządzeniem „(...) **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**”.



Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ kieruje się następującym systemem obliczania:

- koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej,
- minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych,
- minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
- plus rozsądny zysk,

równa się wynik finansowy netto.

W celu zwiększenia przejrzystości rozliczeń finansowych oraz uniknięcia subsydiowania skrośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne i prowadzi jednocześnie inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:

— konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,

— wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,

— koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.

Oznacza to, że środki wypłacane podmiotowi wewnętrznemu będą stanowiły dozwoloną pomoc publiczną, jeżeli są bezpośrednio związane z realizowaniem usługi publicznej i są na poziomie jej kosztów, z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

**Spełnienie powyższych wymogów oznacza, iż państwo przyznaje pomoc, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i nie podlega notyfikacji przez Komisję Europejską.**

### *2.2.3. Wykluczenie pomocy publicznej*

Zapłata za wykonywanie usługi publicznej będzie stanowiła rekompensatę wykonywania usług publicznych nieprzynoszącą jej beneficjentowi nierynkowej korzyści w przypadku wskazywanym przez orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Zgodnie z wyrokiem ETS z 24.07.2003 C-280/00 w sprawie Altmark rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu WE w przypadku łącznego spełniania czterech kryteriów:

- działalność kwalifikuje się, jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, a jej zadania i zobowiązania są jasno określone,
- wyznaczniki rekompensaty kosztów usługi publicznej są obiektywne i przejrzyste oraz ustanawiane z wyprzedzeniem,
- rekompensata nie przekracza kosztów netto świadczenia usługi oraz rozsądnego zysku (tj. nie dochodzi do nadmiernej rekompensaty),
- wysokość rekompensaty określana jest za pomocą procedury udzielania zamówień publicznych, a w przypadku, gdy nie przeprowadzono przetargu, przedsiębiorstwo, któremu powierzono wykonywanie usług w ogólnym interesie gospodarczym, otrzymuje rekompensatę określoną na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe, dobrze zarządzane przedsiębiorstwo.

### **Ocena wysokości rekompensaty, jako kluczowy element wykluczenia pomocy publicznej.**

Jeśli dla danej usługi istnieje ogólnie przyjęte wynagrodzenie rynkowe, stanowi ono najlepszą wartość odniesienia przy ustalaniu rekompensaty w przypadku braku przetargu<sup>1</sup>.

Jeśli nie istnieje takie wynagrodzenie rynkowe, kwota rekompensaty musi być ustalona na podstawie analizy kosztów typowego przedsiębiorstwa, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego w środki materialne umożliwiające mu spełnienie niezbędnych wymogów dotyczących odnośnych usług publicznych, które przedsiębiorstwo to poniosłoby przy wywiązywaniu się z tych zobowiązań, z uwzględnieniem uzyskiwanych przy tym wpływów i rozsądnego zysku za wywiązywanie się z tych zobowiązań. Celem jest dopilnowanie, by wysokie koszty nieefektywnego przedsiębiorstwa nie były brane jako wartość odniesienia.

Pojęcie „dobrze zarządzanego przedsiębiorstwa” wiąże się z przestrzeganiem obowiązujących krajowych, unijnych lub międzynarodowych standardów rachunkowości. Państwa członkowskie mogą oprzeć swoją analizę między innymi na wskaźnikach analitycznych typowych dla wydajności (takich jak stosunek obrotów do zaangażowanego kapitału, stosunek kosztów całkowitych do obrotów, obroty przypadające na pracownika, wartość dodana przypadająca na pracownika lub stosunek kosztów personelu do wartości dodanej). Państwa członkowskie mogą również zastosować wskaźniki analityczne dotyczące jakości podaży w porównaniu z oczekiwaniami użytkowników. Przedsiębiorstwo, któremu powierzono wykonywanie określonej UOIG, które nie spełnia kryteriów jakościowych określonych przez odnośne państwo członkowskie, nie stanowi „dobrze zarządzanego przedsiębiorstwa” nawet, jeśli jego koszty są niskie.

Przedsiębiorstwa, u których takie wskaźniki analityczne świadczą o efektywnym zarządzaniu, można uznać za reprezentatywne typowe przedsiębiorstwa. Jednak analiza i porównanie struktur kosztów

---

<sup>1</sup> Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (2012/C 8/02)

musi uwzględniać wielkość danego przedsiębiorstwa oraz fakt, że w niektórych sektorach mogą równolegle działać przedsiębiorstwa o bardzo różnych strukturach kosztów.

Odniesienie do kosztów „typowego” przedsiębiorstwa w odnośnym sektorze oznacza, że istnieje wystarczająca liczba przedsiębiorstw, których koszty można uwzględnić. Przedsiębiorstwa te mogą być zlokalizowane w tym samym państwie członkowskim lub w innych państwach członkowskich. Komisja jest jednak zdania, że nie można dokonywać odniesienia do kosztów przedsiębiorstwa, które ma pozycję monopolisty lub otrzymuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną na warunkach, które nie są zgodne z prawem Unii, ponieważ w obu przypadkach koszty mogą przewyższać koszty normalne.

Jeśli państwo członkowskie może wykazać, że struktura kosztów przedsiębiorstwa, któremu powierzono wykonywanie danej UOIG, odpowiada przeciętnej strukturze kosztów efektywnych i porównywalnych przedsiębiorstw w odnośnym sektorze, uznaje się, że kwota rekompensaty, która pozwoli przedsiębiorstwu pokryć te koszty, wraz z rozsądnym zyskiem, spełnia czwarte kryterium z orzecznictwa w sprawie Altmark.

Określenie „przedsiębiorstwo odpowiednio wyposażone w środki materialne” należy rozumieć, jako oznaczające przedsiębiorstwo posiadające niezbędne zasoby umożliwiające mu bezzwłoczne wywiązywanie się z zobowiązań, z tytułu świadczenia usług publicznych spoczywających na przedsiębiorstwie, któremu powierzone zostanie wykonanie danej UOIG.

Przy spełnieniu czwartej przesłanki wyroku Altmark, uznaje się, że nie występuje w ogóle pomoc publiczna.

***W przypadku MPK w Łomży sp. z o.o., przyznawana rekompensata stanowi pomoc publiczną zgodną ze wspólnym rynkiem.***

### 2.3. Umowa przewozowa

W okresie od 28 lutego 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., pomiędzy Organizatorem i Operatorem funkcjonowała umowa przewozowa zawarta w dniu **28 lutego 2020 r.**

Zgodnie z umową, za wykonywanie zadań będących przedmiotem umowy Spółce przysługuje rekompensata. Jej wartość nie może przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako wypadkowa kosztów i przychodów, które powstały w związku z realizacją powierzonych zadań z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

Zasady obliczania i wypłaty rekompensaty w umowie przewozowej:

- Stawka rekompensaty za jeden wozokilometr w roku 2020 ustalona jest na poziomie 7,35 zł netto plus VAT, stawka ta jest stawką zaliczkową, podlegającą rozliczeniu po zakończeniu roku obrotowego.

- Operator przedstawia Organizatorowi Roczny Plan Realizacji Usług (RPRU) na dany rok, z uwzględnieniem zasad związanych ze świadczeniem Przewozów, w terminie do dnia 30 września roku poprzedzającego. Przed zawarciem niniejszej umowy Operator przedstawił Organizatorowi projekt RPRU na rok 2020.
- Zatwierdzenie przez Organizatora RPRU na rok następujący winno nastąpić nie później niż do dnia 15 listopada roku poprzedzającego.
- Płatności w ramach rekompensaty dokonywane dwa razy w miesiącu w ratach, a rozliczenia tych płatności dokonuje się na koniec każdego roku obowiązywania Umowy oraz z końcem okresu obowiązywania niniejszej Umowy. Zaliczka na poczet rekompensaty miesięcznej płatna jest w następujący sposób: pierwsza do 5 każdego miesiąca w wysokości określonej jako 75 % wynagrodzenia miesięcznego wynikającego z RPRU na dany rok, a druga rata do 30 każdego miesiąca w wysokości określonej jako 25 % wynagrodzenia miesięcznego wynikającego z RPRU na dany rok, nie później niż w pierwszym dniu roboczym danego miesiąca dla pierwszej raty miesięcznej, i nie później niż w 20 dniu danego miesiąca, dla drugiej raty oraz z zastrzeżeniem, że pierwsza płatność na poczet rekompensaty płatna będzie do dnia 13.03.2020 r. w wysokości 75 % wynagrodzenia miesięcznego. Ostatnia Zaliczka na poczet rekompensaty płatna będzie do dnia 28.02.2030 r. w wysokości 25 % wynagrodzenia miesięcznego.
- Po zakończeniu każdego roku Organizator zobowiązany jest do audytu wypłaconej rekompensaty względem należnej i określenie nadpłaty/niedopłaty.
- Audyt może zostać przeprowadzony przez Spółkę, lub powołanego przez nią do tego celu eksperta.
- W przypadku, gdy Organizator lub powołany ekspert, zażądają dodatkowych informacji i dokumentów, mają zastrzeżenia i wątpliwości do dokumentów i informacji przedłożonych przez Operatora, przekazują je niezwłocznie, ale nie później niż w terminie 21 dni od dnia złożenia rozliczenia, wraz z uzasadnieniem, Operatorowi.
- Operator przedstawia dodatkowe dokumenty, odpowiedzi, wyjaśnienia w terminie 10 dni od otrzymania stosownego żądania ze strony Organizatora lub eksperta, przedstawiając jednocześnie ich uzasadnienie i ewentualne propozycje zmian.
- Rozsądny zysk nie może przekroczyć poziomu rozumianego jako stopa zwrotu z kapitału, który nie może przekroczyć odnośnej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych w całym okresie trwania Umowy.
- Roczne rozliczenie Rekompensaty z tytułu świadczenia Przewozów jest przedkładane przez Operatora w terminie do końca marca roku następującego po roku, którego roczne rozliczenie Rekompensaty dotyczy. Rozliczenie przedkładane przez Operatora może zostać powierzone do wykonania podmiotowi trzeciemu posiadającemu odpowiednią wiedzę i doświadczenie z zakresu pomocy publicznej oraz rozliczania rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych (ekspert).
- Na podstawie rozliczenia przedłożonego przez Operatora, Organizator może dokonać audytu rozliczeniowego rekompensaty. W razie obiekcji dotyczących rozliczenia Operator przedstawia dodatkowe dokumenty, odpowiedzi, wyjaśnienia w terminie 10 dni od otrzymania stosownego żądania ze strony Organizatora lub eksperta, przedstawiając jednocześnie ich uzasadnienie i ewentualne propozycje zmian. Weryfikacja ta powinna odbyć się w terminie nie dłuższym, niż do końca II kwartału następującego po roku, którego dotyczy rozliczenie.
- W przypadku, gdy z rocznego rozliczenia Rekompensaty wynika, iż w danym roku Operatorowi została wypłacona nadmierna Rekompensata tj. kwota przewyższająca kwotę rzeczywiście

należną Operatorowi, zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie, w tym w Załączniku nr 1, Operator zwraca Organizatorowi w terminie wyznaczonym przez Organizatora kwotę równą nadmiernej Rekompensacie, z wyjątkiem sytuacji, gdy ww. kwota jest mniejsza niż 10% kwoty rocznej Rekompensaty, a rozliczenie nie dotyczy ostatniego roku obowiązywania umowy – w takim wypadku Organizator potrąci ww. kwotę z wymagalnych kolejnych płatności na rzecz Operatora. W przypadku, gdy na podstawie rocznego rozliczenia Rekompensaty, kwota Rekompensaty otrzymana przez Operatora okaże się niższa niż kwota wynikająca z rocznego rozliczenia, Organizator uzupełni różnicę w ww. kwotach nie później niż do końca III kwartału roku następującego po roku, którego rozliczenie dotyczy pod warunkiem zabezpieczenia środków w budżecie Miasta i powiadomienia przez Organizatora o tym fakcie Operatora.

#### 2.4. Udział działalności publicznej w działalności podmiotu wewnętrznego

W przypadku MPK w Łomży sp. z o.o. występuje działalność niepubliczna związana wynajmem autobusów, parkingów i przystanków, usługa warsztatu oraz mycie autobusów i innych pojazdów. Przychody z tego tytułu zostały zrealizowane na poziomie **31 384,00 zł** tj. ok. **0,31%** wielkości całkowitych przychodów ze sprzedaży (po uwzględnieniu należnej rekompensaty). Jest to działalność, która w odniesieniu do wartości rekompensaty wypłacanej z tytułu działalności publicznej stanowi marginalną część przychodu. Zgodnie z modelem obliczania rekompensaty, realizowane zyski – obniżają rekompensatę.

W związku z tym, poniżej sformułowano główne uwagi dotyczące zastosowania przepisów o skali działalności publicznej i niepublicznej w podmiocie wewnętrznym.

1. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE (TSUE) wskazuje, że kryterium „80 procent” ma znaczenie kluczowe z punktu widzenia zachowania uczciwej konkurencji na rynku.
2. W tzw. sprawie Teckal zostały sformułowane dwa kryteria – kryterium zależności organizacyjnej (kontrola analogiczna – taka, jak swojej podległej instytucji) i kryterium zależności gospodarczej (zasadnicza działalność na rzecz jednostki samorządu terytorialnego).
3. W sprawie C 340/04 Carbotermo SpA i ConsorzioAlisei przeciwko Comune di Busto Arsizio i AGESP SpA TSUE uznał, iż „przedsiębiorstwo wykonuje swoją działalność w przeważającym zakresie na rzecz kontrolującej go jednostki (...), tylko jeżeli działalność tego przedsiębiorstwa poświęcona jest głównie tej jednostce, a ewentualna pozostała działalność ma charakter marginalny. Dla dokonania oceny, czy tak jest w niniejszym przypadku, sąd właściwy musi wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności sprawy, mające charakter jakościowy i ilościowy. Jest to tzw. kryterium zależności gospodarczej tj. wykonywanie przez podmiot wewnętrzny „zasadniczej części swojej działalności” na rzecz instytucji zamawiającej, sprawującej nad nim kontrolę.
4. Sprawa Teckal stała się podstawą m.in. do sformułowania art.12 dyrektywy 2014/24/U z dnia 26 lutego 2014 r. Zawarte w niej wytyczne mówią, że:

*Zamówienie publiczne udzielone przez instytucję zamawiającą osobie prawa prywatnego lub publicznego nie jest objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:*

*a) instytucja zamawiająca sprawuje nad daną osobą prawną kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi jednostkami;*

*b) **ponad 80 % działalności** kontrolowanej osoby prawnej jest prowadzone w ramach wykonywania zadań powierzonych jej przez instytucję zamawiającą sprawującą kontrolę lub przez inne osoby prawne kontrolowane przez tę instytucję zamawiającą; oraz*

*c) w kontrolowanej osobie prawnej nie ma bezpośredniego udziału kapitału prywatnego, z wyjątkiem form udziału kapitału prywatnego o charakterze niekontrolującym i nieblokującym, wymaganych na mocy krajowych przepisów ustawowych, zgodnie z Traktatami oraz niewywierających decydującego wpływu na kontrolowaną osobę prawną.*

*Do celów ustalenia odsetka działalności, o którym mowa uwzględnia się średni całkowity obrót – **lub odpowiednią alternatywną miarę opartą na działalności**, taką jak **koszty poniesione przez odnośną osobę prawną** lub instytucję zamawiającą – w odniesieniu do usług, dostaw i robót budowlanych za trzy lata poprzedzające udzielenie zamówienia.”*

5. Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 19 października 2015 r. przytaczają w tym zakresie orzecznictwo TSUE<sup>2</sup>, zgodnie z którym, aby dany podmiot mógł zostać uznany za wewnętrzny, musi on spełniać następujące warunki: organ władzy publicznej musi sprawować nad nim kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami oraz musi on prowadzić swoją podstawową działalność na rzecz sprawującego nad nim kontrolę organu lub organów władzy publicznej. Drugi z warunków należy uznać za spełniony wówczas, gdy ponad 80 % działalności operatora jest prowadzone w ramach wykonywania zadań powierzonych mu przez organizatora lub przez inne osoby prawne kontrolowane przez organizatora. Ponadto, podmiot ten musi w 100% stanowić własność organu lub organów publicznych.

6. Dyrektywa 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych obligowała Państwa członkowskie do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy do dnia 18 kwietnia 2016 r.

7. Na gruncie polskim Dyrektywa została zaimplementowana Ustawą z dnia 22 czerwca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1020).

---

<sup>2</sup>Zob. orzeczenie z 18 listopada 1999 r. w sprawie C-107/98 Teckal, Zb. Orz. 1999 r., s. I-8121, pkt 50; orzeczenie z 11 stycznia 2005 r. w sprawie C-26/03 Stadt Halle, Zb. Orz. 2005 r., s. I-1, pkt 49; orzeczenie z 13 stycznia 2005 r. w sprawie C-84/03 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb. Orz. 2005 r., s. I-139, pkt 38; orzeczenie z 21 lipca 2005 r. w sprawie C-231/03 Coname, Zb. Orz. 2005 r., s. I-7287, pkt 26; orzeczenie z 13 października 2005 r. w sprawie C-458/03 Parking Brixen, Zb. Orz. 2005 r., s. I-8585, pkt 61; orzeczenie z 10 listopada 2005 r. w sprawie C-29/04 Komisja przeciwko Austrii, Zb. Orz. 2005 r., s. I-9705, pkt 34; orzeczenie z 6 kwietnia 2006 r. w sprawie C-410/04 ANAV, Zb. Orz. 2006 r., s. I-3303, pkt 31-33; orzeczenie z 11 maja 2006 r. w sprawie C-340/04 Carbotermo, Zb. Orz. 2006 r., s. I-4137, pkt 33; orzeczenie z 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-295/05 Tragsa, Zb. Orz. 2007 r., s. I-2999, pkt 55; orzeczenie z 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-220/06 Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulado de Correspondencia, Zb. Orz. 2007 r., s. I-12175, pkt 58; orzeczenie z 13 listopada 2008 r. w sprawie C-324/07 CoditelBrabant Zb. Orz. 2008 r., s. I-8457. Ponadto zob. art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę nr 2004/18/WE, Dz. Urz. UE 2014 L 94/65.



8. Zamówień udzielanych w trybie in-house dotyczy głównie art. 67 znowelizowanej Ustawy Prawo zamówień publicznych.

9. Umowa powierzenia została zawarta na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1843) w związku art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Jednocześnie niniejsza umowa spełnia wszelkie przesłanki do bezpośredniego zawarcia umowy określone w art. 22 ust. 1 pkt. pkt 2) oraz art. 22 ust. 4 UPTZ

**Aktualna nowelizacja ustawy Prawo Zamówień Publicznych określa jednoznacznie wartość przychodów ze sprzedaży z dostaw i usług, jako podstawę do wyliczenia udziału 90% działalności, jako wymogu do zachowania statusu podmiotu wewnętrznego. Udział sprzedaży publicznej w MPK w Łomży sp. z o.o. spełnia wymogi Dyrektywy oraz Ustawy PZP i wynosiła w roku 2020 r. 96,87%.**

Z związku z powyższym spółka może wykonywać inną działalność powierzoną, zleconą w trybie art. 67 PZP, wykraczającą poza PTZ.

Działalność pomocnicza, w szczególności handlowa pozwala na efektywne dociążenie majątku podmiotów wewnętrznych. Oczywiście działalność ta powinna być rentowna, musi opierać się o ceny rynkowe, a jednocześnie pokrywać koszty zmienne i proporcjonalną część kosztów wspólnych — stałych (zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370). Takie warunki spełnia w naszej opinii działalność pomocnicza w 2020 r.

## 2.5. Korzystanie z majątku Miasta

Na mocy zawartej umowy przewozowej MPK w Łomży sp. z o.o. wykorzystuje następujące składniki majątku Miasta:

- przystanki.

### Przystanki

Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego – a tak jest w przypadku MPK w Łomży sp. z o.o. - mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad. Ustawa mówi o maksymalnej stawce za pojedyncze zatrzymanie się na przystanku – na poziomie 5 groszy za jedno zatrzymanie się na przystanku.

## 3. Inne obowiązki realizowane przez Operatora

Na podstawie Umowy powierzenia Organizator pozostaje emitentem biletów, natomiast przekazują Operatorowi obowiązki druku, dystrybucji oraz sprzedaży biletów komunikacji miejskiej. Organizator

jest zobowiązany do sprzedaży biletów na warunkach określonych w aktualnych uchwałach Miasta Łomży w sprawie ustalenia opłaty za przewozy osób i bagażu ręcznego lokalnym transportem zbiorowym, świadczonym przez Operatora oraz określania uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Sprzedaż biletów na rzecz osób fizycznych odbywa się za pośrednictwem kas fiskalnych zarejestrowanych na Miasto Łomża, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 marca 2013 r. Spółka zobowiązana jest do przekazywania wpływów zgromadzonych ze sprzedaży biletów Organizatorowi dwa razy w miesiącu – do 7 i 20 dnia każdego miesiąca na wskazany rachunek bankowy Urzędu Miasta.

Po zakończeniu miesiąca, w terminie do 7 dnia następnego miesiąca Spółka przekazuje do Organizatora w formie papierowej i elektronicznej dokumenty sprzedażowe, celem uwzględnienia sprzedaży w rejestrach VAT i JPK Organizatora

Aktualnie Spółka prowadzi sprzedaż w:

- kasie własnej i poprzez kierowców,
- podmiocie zewnętrznym Monetia,
- kasie zewnętrznej w Urzędzie Miasta Łomży,
- przez kanały elektroniczne Mpay i Gopay na podstawie umów zawartych przez Organizatora reprezentowanego przez Spółkę,
- przez podmioty gospodarcze na terenie Miasta na podstawie umów zawartych przez Organizatora reprezentowanego przez Spółkę.

Na podstawie umowy powierzenia Spółka prowadzi również kontrolę dokumentów polegającą w szczególności na:

- prowadzeniu kontroli biletów w pojazdach komunikacji miejskiej,
- kontroli przestrzegania przepisów porządkowych przez pasażerów,
- przyjmowaniu reklamacji składanych przez pasażerów w związku z wykonywanymi kontrolami biletów, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów,
- zapewnieniu w ramach obowiązujących przepisów prawa współpracę Straży Miejskiej z Operatorem oraz kontrolerami w utrzymaniu porządku i kontroli biletów.

Do obowiązków Operatora należy również m.in. opracowywanie rozkładów jazdy i schematów linii komunikacyjnych we współpracy z Organizatorem.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta na okres od 01 marca 2020 roku do 28 lutego 2030 roku.

Całkowita ewidencja wykonywanej pracy przewozowej opiera się na kartach drogowych, na których zapisywane są dane dotyczące liczby przejechanych kilometrów oraz godzin pracy. Spółka nie korzysta z tachografów oraz innych urządzeń rejestrujących przejechane kilometry, tylko wszystkie dane są zapisywane ręcznie. Następnie dane dotyczące czasu pracy oraz przejechanego dystansu przepisywane są manualnie do pliku Excel, w którym są przechowywane i wykorzystywane do różnych zestawień. Służą one również do kwestii personalnych i mają udział przy przydzielaniu premii.

## 4. Charakterystyka sposobu ewidencji kosztów MPK w Łomży sp. z o.o.

W niniejszym rozdziale zostanie zaprezentowana charakterystyka ponoszonych kosztów i generowanych przychodów. Rachunek kosztów określony jest w dokumencie, pt. „POLITYKA RACHUNKOWOŚCI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACJI W ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ”, który stanowi załącznik do Zarządzenia nr 1 /2020 Prezesa Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji MPK w Łomży sp. z o.o. w sprawie Polityki Rachunkowości w MPK w Łomży sp. z o.o.

W dalszej części scharakteryzowano sposób grupowania kosztów.

### 4.1. Główne zasady ewidencji i rachunku kosztów:

1. Koszty ujmuje się na kontach zespołu 4 (koszty według rodzaju)
2. Na kontach zespołu 5 księguje się poniesione koszty według miejsc powstawania tj. wg. Typów działalności

#### Zespół 4 Koszty według rodzajów i ich rozliczenie

Na kontach zespołu 4 ujmowane są koszty proste według rodzajów. Ewidencja analityczna kosztów prowadzona jest zgodnie z wymogami planu finansowego, według potrzeb do prowadzonych analiz ekonomicznych oraz do celów podatkowych w taki sposób, aby można było wydzielić koszty, które nie stanowią kosztu uzyskania przychodu.

| Konto | Dotyczy                          |
|-------|----------------------------------|
| 400   | Amortyzacja                      |
| 401   | Zużycie materiałów i energii     |
| 402   | Usługi obce                      |
| 403   | Podatki i opłaty                 |
| 404   | Wynagrodzenia                    |
| 405   | Świadczenia na rzecz pracowników |
| 409   | Pozostałe koszty                 |
| 490   | Rozliczenie kosztów              |

**Tabela 1 Konta zespołu 4**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Na stronie WN zespołu 4 księguje się wszystkie poniesione w okresie koszty, a na stronie MA zmniejszenia poprzednio ujętych kosztów. Wpływy z tytułu przypisanej odpłatności za poniesione koszty – ewidencjonowane w zespole „4”, np. za rozmowy telefoniczne, usługi komunalne, energia – odbywa się na podstawie faktury (refakturowanie usług) sprzedaży na kontach zespołu „2 - WN” w korespondencji z kontem zespołu „7 - MA”.

Koszty zakwalifikowane do rozliczenia w przyszłych okresach, księguje się w ciężar konta 640 – Rozliczenia międzyokresowe w korespondencji z kontem 490 i dopiero z tego konta przenosi się w części, jaka przypada na bieżący miesiąc na odpowiednie stanowisko kosztów.

Rozliczenie kosztów zespołu 4 dokonywane jest wprost na konto 860 „Wynik Finansowy” na koniec roku obrotowego.

### **Zespół 5 Koszty według typów działalności i ich rozliczenie**

Konta zespołu 5 służą do ewidencji i rozliczania kosztów według poszczególnych działalności, to jest:

- 500 – Koszty działalności podstawowej
- 510 – Koszty wydziałowe
- 520 – Koszty obsługi biletów
- 530 – Koszty działalności pomocniczej
- 550 – Koszty zarządu

Ewidencja kosztów w tym układzie umożliwia między innymi:

- wykazanie związku kosztów z celem, dla którego zostały poniesione poprzez odniesienie kosztów do każdego z prowadzonych typów działalności (koszty poniesione w danym okresie obliczeniowym oraz koszty rozliczane w czasie),
- uwzględnienie przy rozliczeniu kosztów występującej produkcji nie zakończonej,
- uwidocznienie w rachunku kosztów świadczeń wzajemnych między poszczególnymi rodzajami działalności,
- wyodrębnienie kosztów ogólnego zarządu,
- ustalenie kosztów uzyskania przychodu ze sprzedaży.

Na kontach zespołu 5 nie księguje się:

- kosztów inwestycji – konto 080,
- kosztów finansowych – konto 751
- pozostałych kosztów operacyjnych – konto 761
- kosztów związanych ze szkodami losowymi, straty nadzwyczajne – konto 761.

Zasady rozliczania kosztów zespołu 5 zostały przedstawione w Schemacie rozksięgowania kosztów działalności operacyjnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o., który jest częścią Zakładowego Planu Kont.

#### 4.2. Ustalenie miejsc powstawania kosztów:

Koszty ze względu na miejsce ich powstania są rozliczane stopniowo:

- na początku koszty działalności pomocniczej związanej z działalnością komercyjną są przenoszone na konto kosztów własnych działalności komercyjnej (WN 712-02 → MA 530-34-799, WN 712-03 → MA 530-33-799),
- następnie koszty działalności pomocniczej związanej wyłącznie z działalnością publiczną przenoszone są na konto kosztów działalności publicznej (WN 712-01 → MA 530-31-799),
- później koszty działalności pomocniczej dotyczące zarówno komercji jak i zadań publicznych przenoszone są zgodnie z proporcją wykonanej pracy odpowiednio na koszt własny działalności komercyjnej oraz koszt działalności podstawowej (WN 712-03 → MA 530-33-799, WN 712-03 → MA 530-33-799, WN 712-03 → MA 530-33-799),
- koszty wydziałowe należy w całości przenieść na koszty działalności podstawowej (WN 500-01-810 → MA 510-10-899),
- koszty sprzedaży biletów przenoszone są na koszt własny działalności podstawowej (WN 712-03 → MA 530-33-799, WN 712-03 → MA 530-33-799, WN 712-03 → MA 530-33-799),
- koszty działalności podstawowej dotyczące kosztów pracy przenoszone są na odpowiedni koszt własny. (WN 711-01 → MA 500-01-799, WN 712-01 → MA 500-01-799, WN 711-01 → MA 500-02-799, WN 712-01 → MA 500-02-799),
- koszty działalności podstawowej dotyczące eksploatacji pojazdów wraz z rozliczonymi kosztami pośrednimi - rozdzielane są na dz. publiczną i komercyjną wg kalkulacji wozokilometra (WN 711-50 → MA 550-50-799, WN 712-50 → MA 550-50-799, WN 713-50 → MA 550-50-799, WN 711-50 → MA 550-51-799, WN 712-50 → MA 550-51-799, WN 713-50 → MA 550-51-799),
- koszty ogólnego zarządu rozliczane są na poszczególne działalności wg klucza kosztu własnego.

Zgodnie z polityką rachunkowości Spółki, na kontach zespołu 5 księgowane są koszty poniesione według miejsc powstawania. W niniejszym rozdziale przedstawiona zostanie charakterystyka tego zespołu kont.

#### **Konto 500 Koszty działalności podstawowej**

Na koncie 500 ujmuje się wszystkie koszty działalności transportu autobusowego. Działalność ta obejmuje zarówno działania komercyjne, jak i publiczne.

Dla konta 500 istnieją następujące konta analityczne:

- 500-01 Koszty eksploatacji pojazdów
- 500-02 Koszty pracy kierowców działalność podstawowa
- 500-03 Koszty pracy kierowców – wynajmy
- 500-04 Koszty dodatkowe wynajmów

Dalsza analityka tworzona jest dla poszczególnych rodzajów kosztów w następujący sposób:

-Konto 500-01-101 Części zamienne,

-Konto 500-01-102 Olej napędowy.

Na koncie 501 ujmuje się:

- płace z narzutami (ZUS, Fundusz Pracy, ZFN, ZFŚS) osób prowadzących pojazdy oraz związanych z nadzorem i sterowaniem ruchu (dyspozytorzy, rewizorzy), obsługa stacji paliw,
- materiały podstawowe: paliwo, ogumienie, części zamienne,
- koszty eksploatacyjne – naprawy bieżące taboru, koszty świadczone przez inne wydziały, a które dotyczą bezpośrednio autobusów,
- koszty remontów taboru autobusowego,
- koszty zakupu materiałów,
- opłaty skarbowe,
- pozostałe usługi (np. utrzymanie taboru w czystości, remonty obce),
- świadczenia rzeczowe dla pracowników – ZFŚS, świadczenia rzeczowe wynikające z przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy i z ZUZP,
- amortyzację.

Na koniec okresu sprawozdawczego konto 500 nie wykazuje salda. Poniesione koszty z zakresu zleceń rozdzielane są, na koniec każdego miesiąca, według wykonania wozokilometrów na usługi publiczne i niepubliczne (wynajem autobusów) i przenoszone na konta:

711-01 Koszt własny działalności transportowej zleconej

712-01 Wynajem autobusów

Kompletny schemat rozliczenia konta 500 znajduje się w dokumencie Schemat rozksięgowania kosztów.

### **Konto 510 Koszty wydziałowe**

Na koncie 510 ewidencjonuje się koszty pośrednio powstałe podczas wykonywania działalności podstawowej, należą do nich między innymi telefony służbowe, usługi remontowe, pocztowe, podatki, wynagrodzenia czy koszty odzieży roboczej.

Koszty wydziałowe rozliczane są bezpośrednio na koszty działalności podstawowej, w cyklu miesięcznym. Szczegółowy schemat rozliczenia kosztów wydziałowych znajduje się w Schemacie rozksięgowania kosztów.

Na koniec okresu konto 510 nie wykazuje salda.

### **Konto 520 Koszty obsługi biletów**

Konto 520 służy do ewidencji kosztów ponoszonych w ramach obsługi biletów, składają się na nie m.in. koszty dotyczące druku, sprzedaży oraz kontroli biletów. Koszty te rozliczane są na koniec miesiąca jako koszt własny i przenoszone na konta 711-02 „Koszt własny sprzedaży biletów” oraz 711-03 „Koszt własny kontroli biletów”.

Na koniec okresu konto 520 nie wykazuje salda.

### **Konto 530 Koszty działalności pomocniczej**

Konto 530 obejmuje zadania zarówno dotyczące zadań publicznych, jak i zadania komercyjne.



W ramach konta 530 wyróżniono następujące konta działalności pomocniczej.

- 530 Działalność pomocnicza
  - ✓ 530-30 Koszty utrzymania warsztatu wraz z magazynem
  - ✓ 530-31 Koszty utrzymania przystanków
  - ✓ 530-32 Koszty pogotowia technicznego
  - ✓ 530-33 Koszty myjni
  - ✓ 530-34 Koszty warsztatu – usługi świadczone klientom zewnętrznym

Na koniec okresu koszty konta 530 rozliczane są według kluczy podziałowych wskazanych w Schemacie rozksięgowywania kosztów na:

1. Na konta 712 oraz 713 w stopniu obejmującym koszty poniesione na poszczególne działalności komercyjne.
2. Na konto 500 – w stopniu obejmującym koszty poniesione na działalność podstawową.

Po rozliczeniu konto 530 nie wykazuje salda.

#### **Konto 530 – 30 Koszty utrzymania warsztatu wraz z magazynem**

Na koncie 530-30 ewidencjonowane są wszystkie koszty związane z utrzymaniem warsztatu oraz magazynu w poziomie obliczanym według zleceń wykonanych celem utrzymania taboru służącego działalności podstawowej w ruchu.

Rozliczenie i kalkulacja kosztów przypadających na działalność warsztatu prowadzona jest metodą zleceńową. Zewidencjonowane koszty na koncie 530-30 przenoszone są na odpowiednie konto konta 500. Analityka do konta 530-30 w powiązaniu z kosztami rodzajowymi prowadzona jest jak do konta 500. Konto na koniec okresu nie wykazuje salda.

#### **Konto 530 – 31 Koszty utrzymania przystanków**

Konto 530-31 służy do ewidencji wszystkich kosztów poniesionych na utrzymanie przystanków. Poniesione koszty z tytułu obsługi przystanków w okresach miesięcznych przenoszone są na konto 713 „Koszt własny obsługi przystanków”. Analityka do konta 530-31 w powiązaniu z kosztami rodzajowymi prowadzona jest jak do konta 500.

#### **Konto 530 – 32 Koszt pogotowia technicznego**

Konto 530-32 obejmuje wszystkie koszty związane z utrzymaniem tej działalności oraz z eksploatacją samochodów osobowych, oraz ciężarowych dla celów nadzoru ruchu i administracji. Całość kosztów rozlicza się na konto 500. W zależności od komórek organizacyjnych korzystających z usług pogotowia technicznego określone są koszty poszczególnych działalności.

Analitykę konta 530-32 prowadzi się analogicznie do konta 500. Konto 530-32 na koniec okresu sprawozdawczego nie wykazuje salda.

#### **Konto 530 – 33 Koszty myjni**

Konto 530-33 ewidencjonuje wszystkie koszty ponoszone na utrzymanie funkcjonowania myjni samochodowej. Całość poniesionych kosztów rozlicza się na konto 500 w stopniu odpowiadającym za obsługane pojazdy służące publicznemu transportowi oraz na konto 712-03 „Usługi myjni zewnętrzne” w stopniu odpowiadającym kosztom poniesionym na komercyjne funkcjonowanie myjni.

Schemat rozliczania kosztów konta 530-33 znajduje się w dokumencie Schemat rozksięgowywania kosztów. Analityka konta prowadzona jest analogicznie do konta 500. Konto na koniec okresu nie wykazuje salda.

#### **Konto 530 – 34 Koszty warsztatu – usługi świadczone klientom zewnętrznym**

Na koncie 530-34 ewidencjonowane są wszystkie koszty związane z utrzymaniem warsztatu w poziomie obliczanym według zleceń wykonanych dla klientów zewnętrznych.

Rozliczenie i kalkulacja kosztów przypadających na działalność komercyjną warsztatu prowadzona jest metodą zleceniową. Zewidencjonowane koszty rozliczane są na konto 712-02. Analityka do konta 530-34 w powiązaniu z kosztami rodzajowymi prowadzona jest jak do konta 500. Konto na koniec okresu nie wykazuje salda.

#### **Konto 550 „Koszty zarządu”**

Na koncie 550 ewidencjonuje się koszty utrzymania zarządu jednostki oraz jej obsługi jako całości. Do kosztów tych zalicza się koszty związane z utrzymaniem komórek organizacyjnych zaliczonych do zarządu Spółki, a więc jej kierownictwa i administracji, a także komórek nie zaliczanych do zarządu, ale również działających na rzecz całej Spółki takich jak: służby sprzątające itd.

Analityka konta 550 pozwala na wyodrębnienie kosztów administracji – 550-50 „Koszty administracji” oraz kosztów ogólnozakładowych – 550-51 „Koszty ogólnozakładowe”.

Na koniec miesiąca sprawozdawczego po odliczeniu kosztów zarządu, które rozliczono na zleceniach, pozostałe koszty zarządu rozliczane są proporcjonalnie do udziału w poszczególnych działalnościach (podstawowych i pomocniczych oraz w utrzymaniu przystanków) zgodnie ze Schematem rozksięgowania kosztów na następujące konta:

711-51 Rozliczenie kosztów ogólnych – działalność podstawowa

712-51 Rozliczenie kosztów ogólnych – działalność komercyjna

713-51 Rozliczenie kosztów ogólnych – obsługa przystanków

### **4.3. Ustalenie źródeł przychodów**

Przychody Spółki ewidencjonowane są na kontach zespołu 7-ego według następującego podziału:

- 700 Sprzedaż usług
  - ✓ 700-1 Sprzedaż podstawowa publiczna
    - 700-1-01 Komunikacja miejska – Rekompensata za świadczone usługi
  - ✓ 700-2 Sprzedaż podstawowa niepubliczna
    - 700-2-01 Wpływy ze sprzedaży usług – wynajem autobusów

- 702 Sprzedaż pozostałych usług
  - ✓ 702-01 Wynajem parkingów
  - ✓ 702-02 Usługi reklamowe
  - ✓ 702-03 Usługi warsztatu
  - ✓ 702-04 Usługi myjni
  - ✓ 702-05 Usługi reklamowe
- 740 Dotacje
- 750 Przychody finansowe
  - ✓ 750-01 Odsetki od należności
  - ✓ 750-02 Odsetki bankowe
  - ✓ 750-03 Odsetki od należności NKUP
- 760 Pozostałe przychody operacyjne
  - ✓ 760-01 Przychody ze sprzedaży materiałów i środków trwałych
  - ✓ 760-02 Przeszacowanie paliwa
  - ✓ 760-03 Podatek VAT
  - ✓ 760-04 Nadwyżki inwentaryzacyjne
  - ✓ 760-05 Wpływy sądowe, komornicze
  - ✓ 760-06 Pozostałe przychody
  - ✓ 760-07 Pozostałe przychody nie stanowiące KUP
  - ✓ 760-08 Wpływy ze szkód powypadkowych autobusy
  - ✓ 760-09 Równowartość odpisów amortyzacyjnych
  - ✓ 760-10 Wpływy z pozostałych szkód
  - ✓ 760-11 Refundacja wynagrodzeń z UP

***Analiza systemu rachunkowości MPK w Łomży sp. z o.o. wykazała, że spółka prowadzi politykę rachunkowości zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia nr 1307/2007 z dnia 23 października 2007 roku, tj. każda prowadzona działalność w Spółce posiada wyodrębnione konta, wszelkie koszty i zysk wygenerowany z pozostałych działalności Spółki nie obciąża działalności publicznej MPK***

**Dalsza analiza ma na celu wyliczenie kwoty rekompensaty.**

## **5. Charakterystyka kosztów MPK w Łomży sp. z o.o.**

### **5.1. Koszty operacyjne w układzie rodzajowym**

W tabeli 2 zostały zaprezentowane koszty rodzajowe wraz ze strukturą w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku, tj. 01.01-31.12.2020 roku.

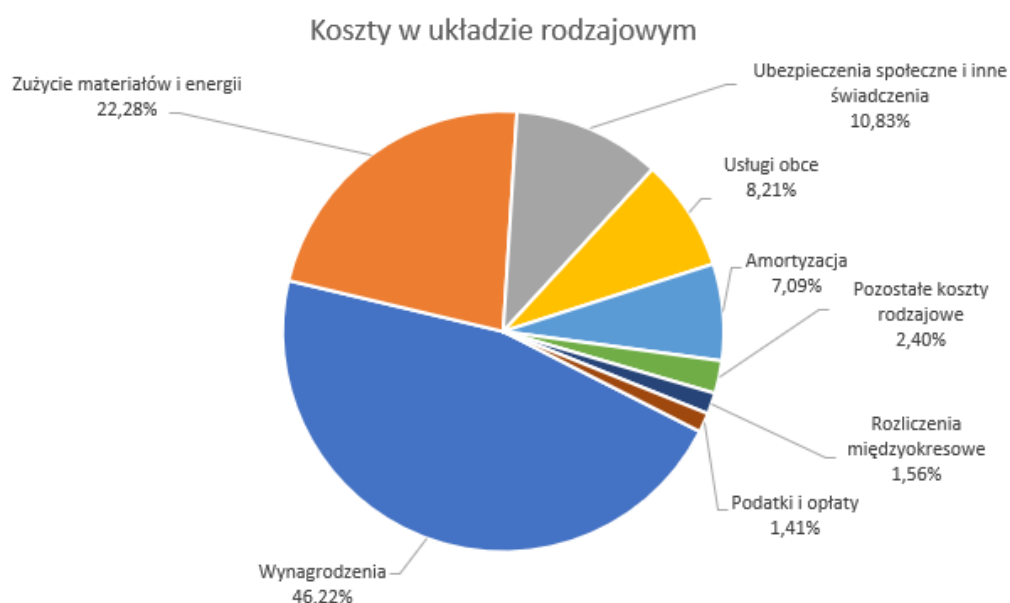
| Nazwa                                      | Wartość             | Udział         |
|--|---------------------|----------------|
| Wynagrodzenia                              | 4 466 026,83        | 46,22%         |
| Zużycie materiałów i energii               | 2 153 063,42        | 22,28%         |
| Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia | 1 046 924,10        | 10,83%         |
| Usługi obce                                | 793 617,33          | 8,21%          |
| Amortyzacja                                | 684 848,91          | 7,09%          |
| Pozostałe koszty rodzajowe                 | 231 929,67          | 2,40%          |
| Rozliczenia międzyokresowe                 | 150 523,28          | 1,56%          |
| Podatki i opłaty                           | 136 570,25          | 1,41%          |
| <b>Razem</b>                               | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |

**Tabela 2 Koszty w układzie rodzajowym w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Najistotniejszymi pozycjami kosztowymi Spółki, które łącznie stanowią prawie 69% kosztów działalności operacyjnej, są koszty wynagrodzeń oraz zużycia materiałów i energii. Koszty wynagrodzeń w analizowanym okresie wyniosły ponad 4 466 tys. zł, co stanowiło ok. 46% kosztów, natomiast koszty zużytych materiałów i energii wyniosły 2 153 tys. zł. Koszty paliwa, olejów i smarów wynoszą ponad 1 293 tys. zł, co stanowi ok. 60% kosztów zużycia materiałów i energii. Koszty związane z ubezpieczeniami społecznymi i innymi świadczeniami stanowią prawie 11% kosztów całkowitych, a ich wartość wyniosła ponad 1 046 tys. zł, w strukturze kosztów udział poniżej 10% uzyskały również takie koszty jak Usługi obce (8,21%), Amortyzacja (7,09%), oraz Podatki i opłaty (2,40%). Najmniejszy udział w kosztach działalności operacyjnej mają pozostałe koszty rodzajowe.

Na wykresie 1 zostały przedstawione koszty działalności operacyjnej Spółki w okresie jej funkcjonowania w 2020 roku w układzie rodzajowym.



**Wykres 1 Koszty w układzie rodzajowym w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

## 5.2. Podział kosztów ze względu na działalność

Spółka ewidencjonuje koszty zarówno w układzie rodzajowym, jak i w podziale na prowadzone działalności (Miejsca Powstawania Kosztów – MPK). W niniejszym rozdziale przedstawione zostaną koszty Spółki według obowiązujących MPK-ów oraz w podziale na działalność publiczną i niepubliczną, zarówno przed rozliczeniem kosztów wspólnych, jak i po ich rozliczeniu.

W ramach działalności publicznej prezentowane są koszty generowane w związku z prowadzoną działalnością powierzoną. Działalność niepubliczna obejmuje koszty związane z prowadzoną działalnością komercyjną oraz wynikające z prowadzonej działalności zleconej Spółce przez Miasto Łomża zleconej odrębną umową.

Na wykresie 2 została przedstawiona struktura kosztów poszczególnych działalności zgodnie z obowiązującymi MPK-ami w planie kont Spółki. Wykres 3 przedstawia natomiast koszty Spółki po przeksięgowaniu kosztów działalności publicznej zgodnie z kluczem podziałowym przedstawionym w rozdziale 4.2. Ustalenie miejsca pochodzenia kosztów i przed rozliczeniem kosztów wspólnych. Wykres 4 przedstawia natomiast koszty Spółki po rozliczeniu kosztów wspólnych zgodnie z kluczem wskazanym we wspomnianym wyżej rozdziale.



**Wykres 2 Koszty w podziale na rodzaj działalności w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty przypisane bezpośrednio do działalności podstawowej przed rozliczeniem poszczególnych działalności stanowią niemal 60% kosztów działalności operacyjnej Spółki. Znaczący udział w strukturze kosztów mają także koszty zarządu, które stanowią ponad 18% wszystkich kosztów, koszty wydziałowe z udziałem 12,5% oraz koszty działalności pomocniczej, które stanowią ponad 8% kosztów ogółem. Najniższy udział w strukturze kosztów Spółki mają koszty związane z obsługą biletów powierzonych – ok. 1,5%.

# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

| Nazwa                  | Wartość             | Udział         |
|------------------------|---------------------|----------------|
| Działalność podstawowa | 5 786 740,98        | 59,88%         |
| Koszty zarządu         | 1 774 520,58        | 18,36%         |
| Koszty wydziałowe      | 1 207 929,32        | 12,50%         |
| Działalność pomocnicza | 808 613,10          | 8,37%          |
| Koszty obsługi biletów | 85 699,81           | 0,89%          |
| <b>Razem</b>           | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |

**Tabela 3 Koszty w podziale na rodzaj działalności w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty wydziałowe są w 100% rozliczane jako koszty działalności podstawowej, a w ich struktura wygląda następująco:

| Koszty wydziałowe                      |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Nazwa                                  | Wartość             | Udział         |
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b> | <b>1 207 929,32</b> | <b>100,00%</b> |
| Wynagrodzenia                          | 979 219,37          | 81,07%         |
| Świadczenia na rzecz pracowników       | 110 178,36          | 9,12%          |
| Podatki i opłaty                       | 42 357,25           | 3,51%          |
| Usługi obce                            | 35 819,59           | 2,97%          |
| Zużycie materiałów i energii           | 35 660,65           | 2,95%          |
| Amortyzacja                            | 4 694,10            | 0,39%          |

**Tabela 4 Struktura kosztów wydziałowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

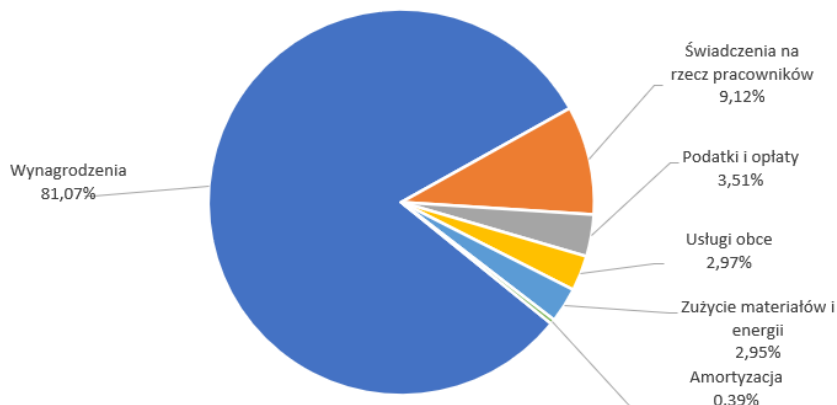
Wynagrodzenia stanowią ponad 81% wszystkich kosztów wydziałowych i za sprawą dotyczą w całości działalności podstawowej, razem ze świadczeniami na rzecz pracowników stanowią one ponad 90% kosztów wydziałowych. Pozostałymi kluczowymi elementami kosztów wydziałowych są podatki i opłaty stanowiące 3,51%, usługi obce stanowiące 2,97% oraz zużycie materiałów i energii 2,95% wszystkich kosztów sklasyfikowanych jako wydziałowe.



# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

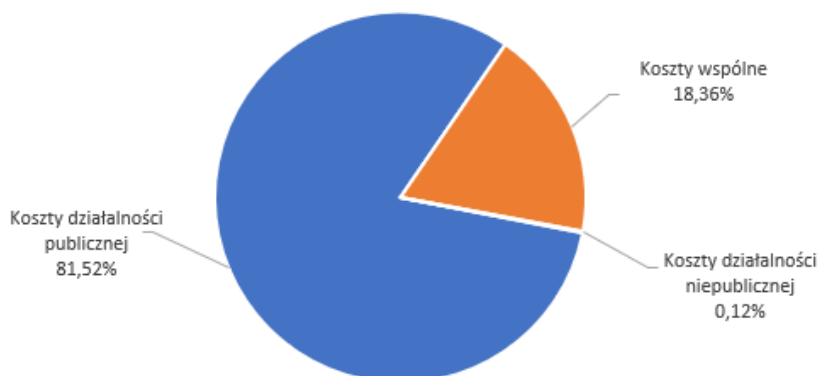
Koszty w podziale na działalność



**Wykres 3 Koszty w podziale na działalność**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty przed rozliczeniem kosztów wspólnych



**Wykres 4 Koszty w podziale na rodzaj działalności przed rozliczeniem kosztów wspólnych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

| Nazwa                             | Wartość             | Udział         |
|-----------------------------------|---------------------|----------------|
| Koszty działalności publicznej    | 7 877 751,51        | 81,52%         |
| Koszty wspólne                    | 1 774 520,58        | 18,36%         |
| Koszty działalności niepublicznej | 11 231,70           | 0,12%          |
| <b>Razem</b>                      | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |

**Tabela 5 Koszty w podziale na rodzaj działalności przed rozliczeniem kosztów wspólnych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty działalności publicznej przed rozliczeniem kosztów wspólnych stanowią 81,51% kosztów działalności operacyjnej Spółki. Udział kosztów działalności niepublicznej 0,12% kosztów Spółki.

Koszty w podziale na działalności po rozliczeniu kosztów wspólnych



**Wykres 5 Koszty działalności operacyjnej Spółki w podziale na działalność publiczną i niepubliczną**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

| Nazwa                             | Wartość      | Udział  |
|-----------------------------------|--------------|---------|
| Koszty działalności publicznej    | 9 649 742,07 | 99,86%  |
| Koszty działalności niepublicznej | 13 761,72    | 0,14%   |
| Razem                             | 9 663 503,79 | 100,00% |

**Tabela 6 Koszty działalności operacyjnej Spółki w podziale na działalność publiczną i niepubliczną**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Po rozliczeniu kosztów wspólnych, koszty działalności publicznej stanowią 99,86% kosztów operacyjnych Spółki.

### 5.3. Uzgodnienie układu kalkulacyjnego kosztów i układu rodzajowego

Koszty zaprezentowane w niniejszym opracowaniu zostały przedstawione w układzie miejsc powstawania kosztów i powiązanim z nimi układem kalkulacyjnym. Z kolei rachunek zysków i strat sporządzany jest zgodnie z układem porównawczym.

Te trzy układy kosztów są między sobą spójne i różnią się wyłącznie zmianą stanu produktów (głównie rozliczeń międzyokresowych czynnych) i produktami wytworzonymi na własne potrzeby.

Spółka prowadzi ewidencję kosztów zgodnie z ich miejscem powstawania (konta zespołu 5.) w powiązaniu z układem kalkulacyjnym kosztów oraz w układzie rodzajowym (konta zespołu 4).

W tabeli 6 zostały przedstawione koszty Spółki w układzie rodzajowym, kalkulacyjnym oraz zgodnie z miejscem powstawania kosztów.

| Koszty według miejsca powstawania kosztów |                     |                |
|---|---------------------|----------------|
| Nazwa                                     | Wartość             | Udział         |
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b>    | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |
| Wynagrodzenia                             | 4 577 393,46        | 47,37%         |
| Zużycie materiałów i energii              | 2 153 063,42        | 22,28%         |
| Świadczenia na rzecz pracowników          | 1 070 080,75        | 11,07%         |
| Usługi obce                               | 809 617,33          | 8,38%          |
| Amortyzacja                               | 684 848,91          | 7,09%          |
| Pozostałe koszty rodzajowe                | 231 929,67          | 2,40%          |
| Podatki i opłaty                          | 136 570,25          | 1,41%          |

| Koszty w układzie porównawczym                        |                     |                |
|---|---------------------|----------------|
| Nazwa   | Wartość             | Udział         |
| <b>Wartość sprzedanych produktów, towarów i usług</b> | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |
| Koszt własny działalności podstawowej                 | 9 652 272,09        | 99,88%         |
| Koszt własny działalności komercyjnej                 | 11 231,70           | 0,12%          |

| Koszty rodzajowo                           |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Nazwa                                      | Wartość             | Udział         |
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b>     | <b>9 663 503,79</b> | <b>100,00%</b> |
| Wynagrodzenia                              | 4 466 026,83        | 46,22%         |
| Zużycie materiałów i energii               | 2 153 063,42        | 22,28%         |
| Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia | 1 046 924,10        | 10,83%         |
| Usługi obce                                | 793 617,33          | 8,21%          |
| Amortyzacja                                | 684 848,91          | 7,09%          |
| Pozostałe koszty rodzajowe                 | 231 929,67          | 2,40%          |
| Rozliczenia międzyokresowe                 | 150 523,28          | 1,56%          |
| Podatki i opłaty                           | 136 570,25          | 1,41%          |

**Tabela 7 Uzgodnienie kosztów w układzie funkcjonalnym, kalkulacyjnym i rodzajowym**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Całkowite koszty działalności operacyjnej w każdym z przedstawionych układów są tożsame. Między zespołem kont 4 oraz 5 wynikają z pozostawienia na koncie 641 Biernych rozliczeń międzyokresowych, które zostają rozksięgowane na poszczególne konta zespołu 4. Dlatego, aby zespół 4 oraz 5 zbilansowały się ze sobą, należy ująć bierne rozliczenia międzyokresowe w kosztach rodzajowych księgowanych na kontach zespołu 4. Rozbieżność ta wynika ze sposobu ujmowania kosztów na zespole 5. kont.

**Koszty w różnych układach są zgodne ze sobą.**

## 6. Pozostałe elementy wpływające na poziom rekompensaty

### 6.1. Podatek dochodowy

Do kalkulacji rekompensaty podatek zaliczany jest jako konieczny do zapłaty podatek, związany z odmiennymi zasadami kalkulacji podatkowej.

## Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

Różnica pomiędzy zyskiem brutto (bez uwzględnienia zmiany stanu produktów), a podstawą opodatkowania za 2020 rok wynika ze wysokiej wartości kosztów nie stanowiących kosztów uzyskania przychodów - NKUP.

Do kalkulacji rekompensaty podatek jest zaliczany jako konieczna do zapłaty danina publicznoprawna, związana m.in. z odmiennymi zasadami kalkulacji podatkowej.

W związku z koniecznością ujęcia korekty rekompensaty w formie faktury korygującej podatek konieczny do zapłaty za 2020 rok nie zmieni się z uwagi na rozliczenie rekompensaty w roku 2020.

Korekty przychodów podatnicy dokonują w miesiącu wystawienia faktury korygującej, poprzez zmniejszenie/zwiększenie przychodów osiągniętych w tym samym miesiącu (art. 14 ust. 1m -1p PIT, art. 12 ust. 3j-3m CIT oraz art. 6 ust. 1e i 1f u.z.p.d.).

Natomiast korekty kosztów uzyskania przychodów podatnicy dokonują w miesiącu, w którym otrzymają fakturę korygującą. Korekta kosztów polegała będzie na zmniejszeniu/zwiększeniu kosztów uzyskania przychodów poniesionych w tym miesiącu (art. 22 ust.7c-7f PIT, art. 15 ust. 4i -4l CIT). Zasady korekty mają zastosowanie tylko do tych przypadków, gdy korekta nie jest spowodowana błędem rachunkowym lub inną oczywistą omyłką.

| L.p. | Wyszczególnienie                                  | Działalność ogółem | Działalność publiczna |
|------|---|--------------------|-----------------------|
| I    | Wynik brutto - bilansowy                          | 657 762,57         | 637 610,27            |
| II   | Różnica między wynikiem bilansowym a podatkowym   | 94 272,14          | 94 272,14             |
| III  | Koszty nie stanowiące kosztów uzyskania przychodu | 312 491,47         | 312 491,47            |
| 1    | Amortyzacja ST i WNIP NKUP                        | 101 269,40         | 101 269,40            |
| 2    | Inne koszty NKUP                                  | 211 222,07         | 211 222,07            |
|      | Reprezentacja i inne koszty NKUP                  | 1 424,69           | 1 424,69              |
|      | Koszty likwidacji szkód                           | 209 797,38         | 209 797,38            |
|      |   |                    |                       |
| IV   | Saldo zwiększeń/zmniejszeń kosztów                | -24 888,85         | -24 888,85            |
| V    | Przychody nieopodatkowane                         | 193 330,48         | 193 330,48            |
| 1    | Odsetki NKUP                                      | 392,62             | 392,62                |
| 2    | Przychody z likwidacji szkód                      | 192 937,86         | 192 937,86            |
|      |   |                    |                       |
| VI   | Zysk do opodatkowania                             | 752 034,71         | 731 882,41            |
| VII  | Strata z poprzednich lat do odliczenia            |                    |                       |
|      | Podatek   | 142 886,59         | 139 057,66            |
|      | Podatek zapłacony                                 |                    |                       |
| VIII | Podatek do zapłaty                                | 142 887,00         | 139 058,00            |

**Tabela 8 Różnica między wynikiem bilansowym a podatkowym**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Wynik bilansowy wygenerowany z działalności publicznej był o 3% niższy od faktycznego wyniku brutto MPK w Łomży. Zysk do opodatkowania wzrósł względem wyniku bilansowego o 14%, z uwagi na wyższe o ponad 94 tys. zł większe koszty niestanowiące kosztów uzyskania przychodu od salda zmniejszeń kosztów oraz przychodów nieopodatkowanych.

| Całkowity  | Publiczny  | Komercyjny |
|------------|------------|------------|
| 142 887,00 | 139 058,00 | 3 829,00   |

**Tabela 9 Podział podatku dochodowego na rodzaje działalności**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Udział w podatku działalności publicznej wyniósł aż 139 tys. zł, co stanowiła 97% całej kwoty podatku do zapłaty, natomiast podatek przypisany działalności niepublicznej wyniósł niecałe 4 tys. zł.

## 6.2. Charakterystyka przychodów ze sprzedaży w roku 2020

W ramach prowadzonych działalności przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o.o., oprócz działalności podstawowej związanej ze świadczeniem usług transportu publicznego, Spółka prowadzi również działalność niepubliczną (zgodnie z umową przewozową), opartą na działalności komercyjnej. Podczas roku 2020 Spółka wygenerowała przychody na sieci związane ze świadczeniem usług reklamowych (zaliczane do działalności komercyjnej), które zaewidencjonowane zostały w ramach konta 702-03. Przychody niepubliczne są również wykazywane na kontach 702-1 *Sprzedaż pozostałych usług* (Wynajem autobusów), 702-02 *Sprzedaż pozostałych usług* (Wynajem przystanków i parkingów), 702-04 *Sprzedaż pozostałych usług* (Usługi warsztatu) oraz 702-05 *Sprzedaż pozostałych usług* (Mycie autobusów i innych pojazdów).

| Konto  | Przychody ze sprzedaży                  | III-XII 2020  | Udział  |
|--------|---|---------------|---------|
| 700    | Sprzedaż podstawowa - usługi autobusowe | 10 053 978,70 | –       |
| 702    | Sprzedaż pozostałych usług              | 80 964,01     |         |
| 702-01 | Wynajem autobusów                       | 9 619,86      |         |
| 702-02 | Wynajem przystanków i parkingów         | 11 780,00     |         |
| 702-03 | Reklama                                 | 49 580,01     |         |
| 702-04 | Usługa warsztatu                        | 9 760,56      |         |
| 702-05 | Mycie autobusów i innych pojazdów       | 223,58        |         |
| –      | Razem, w tym                            | 10 134 942,71 | 100,00% |
|        | Działalność publiczna                   | 10 053 978,70 | 99,20%  |
|        | Działalność niepubliczna                | 80 964,01     | 0,80%   |

**Tabela 10 Przychody ze sprzedaży w podziale na działalność publiczną i komercyjną**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

### Przychody ze sprzedaży usług komercyjnych

Wszystkie przychody z wyłączeniem rekompensaty wygenerowane przez MPK w Łomży w 2020 roku zostały przydzielone działalności komercyjnej. Ich łączna kwota to 80 964,01 zł, a procentowy udział w strukturze przychodów wynosi 0,8%, wobec 10 053 647,70 zł przychodów publicznych wygenerowanych w formie rekompensaty. W strukturze przychodów niepublicznych największy udział mają wpływy wygenerowane na sieci z reklam, które stanowią 61% wszystkich przychodów niepublicznych.

### 6.3. Pozostałe koszty i przychody operacyjne oraz finansowe

Poza kosztami generowanymi w związku z prowadzoną podstawową działalnością operacyjną Spółki tj. usługi transportu publicznego, Spółka generuje również koszty związane z pozostałą działalnością operacyjną oraz działalnością finansową. W związku z dominującą działalnością publiczną (po rozliczeniu kosztów ogólnych, koszty działalności publicznej stanowią 99,86% kosztów operacyjnych Spółki), przyjęto, że zarówno pozostałe koszty operacyjne, jak i koszty finansowe z wyjątkiem kosztów związanych ze sprzedażą materiałów i części stanowią koszty działalności publicznej.

W tabeli nr 8 zostały przedstawione pozostałe koszty operacyjne, natomiast koszty finansowe nie wystąpiły.

| Nazwa  | III-XII 2020 | Udział  |
|--|--------------|---------|
| Szkody powypadkowe - autobusy                              | 196 289,95   | 80,65%  |
| Zasądzona renta  | 28 750,00    | 11,81%  |
| Pozostałe szkody   | 13 507,43    | 5,55%   |
| Likwidacje   | 3 568,74     | 1,47%   |
| Rozliczenie niedoboru uznan. za niezawiniony               | 827,79       | 0,34%   |
| Poniesione koszty nie stan.k.u.p.                          | 300,04       | 0,12%   |
| Koszty sądowe, komornicze i zastępstwo procesowe           | 70,00        | 0,03%   |
| Pozostałe koszty   | 44,31        | 0,02%   |
| Koszty osiągnięcia pozostałych przychodów w wart.cen zakup | 22,40        | 0,01%   |
| Razem  | 243 380,66   | 100,00% |

**Tabela 11 Pozostałe koszty operacyjne w okresie funkcjonowania Spółki w 2020 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

W strukturze pozostałych kosztów operacyjnych główną pozycją są szkody powypadkowe autobusów, których udział wyniósł niemal 81%, drugą pozycją, której udział przekracza 10%, jest renta zasądzona stanowiąca niemal 12% pozostałych kosztów operacyjnych. Pozostałe szkody stanowią 5,55% kosztów, a reszta kosztów stanowi zaledwie 2% pozostałych kosztów operacyjnych.

Zgodnie z modelem kalkulacji Rekompensaty zawartym w załączniku nr 1 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich, pozostałe koszty operacyjne oraz koszty finansowe działalności publicznej włączane są do kalkulacji rekompensaty. Według informacji przekazanej przez Spółkę nie została obciążona ona w roku ubiegłym żadnymi karami od Organizatora.

Wszystkie koszty z w.w. w tabeli 11 należy zakwalifikować do kosztów działalności publicznej, ponieważ mają one bezpośrednie odniesienie w usługach świadczonych w ramach usług publicznych.

W ramach pozostałej działalności Spółka uzyskuje przychody w wysokości 278 215,57 zł, a najwyższy udział w strukturze przychodów z pozostałej działalności operacyjnej mają wpływy ze szkód powypadkowych autobusów, które stanowią 69,35%. Drugą co do wielkości pozycją w strukturze pozostałych przychodów są pozostałe przychody wynoszące 42 342,23 zł, co stanowi 15,22% kosztów. Trzecią istotną pozycją co do wielkości udziału w strukturze przychodów są refundacje wynagrodzeń z Urzędu Pracy, które wyniosły 35 246,29 zł, a ich udział w całości pozostałych kosztów



operacyjnych wyniósł 12,67%. 100% przychodów z pozostałej działalności można przypisać do działalności publicznej

| Pozostałe przychody operacyjne                       |                   |                |
|--|-------------------|----------------|
| Nazwa  | III-XII 2020      | Udział         |
| Wpływy ze szkód powypadkowych autobusy               | 192 937,86        | 69,35%         |
| Refundacja wynagrodzeń z UP                          | 35 246,29         | 12,67%         |
| Pozostałe przychody                                  | 42 342,23         | 15,22%         |
| Przychody ze sprzedaży materiałów i środków trwałych | 7 229,00          | 2,60%          |
| Nadwyżki inwentaryzacyjne                            | 459,00            | 0,16%          |
| Podatek VAT  | 1,19              | 0,00%          |
| <b>Razem</b>   | <b>278 215,57</b> | <b>100,00%</b> |

**Tabela 12 Pozostałe przychody operacyjne**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Przychody finansowe wyniosły natomiast 965,46 zł i w ich skład wchodziły odsetki od należności NKUP stanowiące 40,67%, odsetki bankowe z udziałem 33,84% oraz odsetki od należności odpowiadające za 25,49% przychodów finansowych.

| Pozostałe przychody finansowe |               |                |
|-------------------------------|---------------|----------------|
| Nazwa                         | III-XII 2020  | Udział         |
| Odsetki od należności nkup    | 392,62        | 40,67%         |
| Odsetki bankowe               | 326,70        | 33,84%         |
| Odsetki od należności         | 246,14        | 25,49%         |
| <b>Razem</b>                  | <b>965,46</b> | <b>100,00%</b> |

**Tabela 13 Przychody finansowe**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

### 6.3. Wynik na pozostałej działalności operacyjnej i działalności finansowej

Saldo pozostałych kosztów i przychodów operacyjnych wyniosło 34 834,91 zł i całe saldo przypada na działalność podstawową.

Saldo kosztów i przychodów finansowych wyniosło 965,46 zł, zostało w 100% przypisane do działalności podstawowej. Zatem saldo działalności finansowej Spółki w wysokości 965,46 zł w całości pomniejsza należną rekompensatę.

## 7. Kalkulacja i rozliczenie rekompensaty

Zasady wyliczania rekompensaty określa rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Zgodnie z nim „(...) 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”.

Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ kieruje się następującym systemem obliczania:

- koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej,
- minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego (danych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,
- minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
- plus rozsądny zysk,
- równa się wynik finansowy netto.

W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skrośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:

- konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
- wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
- koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.

### 7.1. Sposób kalkulacji rekompensaty

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy z 28.02.2020 r. w odniesieniu do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. stosowana jest następująca procedura obliczeniowa.

Wartość Rekompensaty ustalana jest zgodnie z następującą formułą obliczeniową:

$$R = (K - P - D) \pm A + RZ,$$

gdzie:

**K** – to koszty poniesione w związku z realizacją przedmiotu umowy, na które składają się następujące pozycje:

- **koszty własne wytworzenia** usług działalności przewozowej związanej z realizacją przedmiotu umowy, które obejmują koszty bezpośrednie, koszty pośrednie wyodrębnione dla Przewozów oraz koszty pośrednie administracji zakładu (tzw. ogólnozakładowe) związane z realizacją Przewozów;
- **koszty ogólne**, w szczególności koszty kierowania przedsiębiorstwem, procesów zarządzania i doradztwa związane z realizacją przedmiotu umowy;
- **koszty finansowe**, w szczególności odsetki i prowizje bankowe związane z wykonywaniem przedmiotu umowy;
- **pozostałe koszty operacyjne**, w szczególności koszty związane z wykonywanymi Przewozami.

**P** – dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przedmiotu umowy, na które składają się następujące pozycje:

- **przychody pozataryfowe** osiągane w wyniku realizacji przedmiotu umowy w szczególności przychody z reklam (na taborze, obiektach operatora);
- **przychody finansowe**, w szczególności odsetki od lokat i środków finansowych na rachunkach bankowych;
- **otrzymane dotacje** (inne niż rekompensata);
- **wartość otrzymanej pomocy publicznej (innej niż rekompensata)**;
- **inne przychody** (np. pozaoperacyjne), którym można przypisać związek z wykonywaniem przedmiotu umowy.

**D** - dochody z działalności powiązanej funkcjonalnie z usługami PTZ, pozostające w związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług powierzonych, osiągnięte przez Spółkę w ramach podjętej inicjatywy gospodarczej;

**A** - wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia;

**RZ** - rozsądny zysk;

Na podstawie tak skalkulowanej Rekompensaty ustala się stawkę Rekompensaty przypadającą na jeden wozokilometr (wartość wyliczonej Rekompensaty podzielona przez liczbę kilometrów).

Maksymalny rozsądny nie może przekroczyć poziomu rozumianego jako stopa zwrotu z kapitału, który nie może przekroczyć odnośnej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów

## Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

bazowych w całym okresie trwania Umowy. Zgodnie z umową kapitał reprezentowany jest jako środki zaangażowane w rekompensatę w danym roku.

### 7.2. Ocena rozsądnego zysku

Na mocy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy Spółką a Miastem Łomża maksymalny rozsądny zysk kalkulowany jest jako 2,75% stopa zwrotu z kapitału. Zgodnie z kalkulacją maksymalnego rozsądnego zysku za rok 2020 wynosi on **266 464,73 zł**, jego kalkulacja została zaprezentowana, w zamieszczonej poniżej, tabeli numer 14 i przeprowadzona zgodnie z załącznikiem numer 1 do umowy o świadczenie usług.

| Rozsądny zysk                                   |                   |
|---|-------------------|
| Stopa zwrotu z kapitału                         | 2,75%             |
| Rekomendowana rekompensata bez rozsądnego zysku | 9 689 626,41      |
| <b>Rozsądny zysk netto</b>                      | <b>266 464,73</b> |
| Rozsądny zysk brutto                            | 328 968,80        |

**Tabela 14 Maksymalny rozsądny zysk**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Rozsądny zysk przewidziany natomiast w prognozie rekompensaty na lata 2020-2030 został przyjęty jako maksymalny rozsądny zysk, pomniejszony o 100 000 zł, przez co jest on niższy niż wyliczony maksymalny rozsądny zysk za rok 2020.

**Założony w RPRU zysk na poziomie 170 689,00 zł spełnia wymogi zysku rozsądnego.**

| Wyszczególnienie                                     | III–XII 2020      | 1/10             |
|--|-------------------|------------------|
|  | [w zł]            | [w zł]           |
| <b>Koszty świadczenia usług powierzonych</b>         | <b>10 155 144</b> | <b>1 015 514</b> |
| Koszty działalności operacyjnej                      | 10 020 494        | 1 002 049        |
| Pozostałe koszty operacyjne                          | 134 650           | 13 465           |
| Koszty finansowe                                     | 0                 | 0                |
| <b>Przychody pomniejszające rekompensatę</b>         | <b>253 857</b>    | <b>25 386</b>    |
| Przychody netto ze sprzedaży produktów               | 88 654            | 8 865            |
| Pozostałe przychody operacyjne                       | 164 375           | 16 438           |
| Przychody finansowe                                  | 828               | 83               |
| <b>Dochód z działalności dodatkowej (powiązanej)</b> | <b>58 037</b>     | <b>5 804</b>     |
| <b>Rekompensata należna bez rozsądnego zysku</b>     | <b>9 843 251</b>  | <b>984 325</b>   |
| <b>Rozsądny zysk netto wg stopy SWAP</b>             | <b>170 689</b>    | <b>17 069</b>    |
| <b>Rozsądny zysk brutto</b>                          | <b>210 728</b>    | <b>21 073</b>    |
| <b>Rekompensata z rozsądnym zyskiem (bez VAT)</b>    | <b>10 053 978</b> | <b>1 005 398</b> |
| <b>Rekompensata z rozsądnym zyskiem (z VAT)</b>      | <b>10 858 297</b> | <b>1 085 830</b> |

**Tabela 15 Roczny Plan Realizacji Umowy na 2020 rok**

Źródło: Załącznik nr 9 do umowy przewozowej.

### 7.3. Kalkulacja należnej Rekompensaty bez uwzględnienia rozsądnego zysku

Poniżej dokonano kalkulacji rekompensaty zgodnie z modelem określonym w rozporządzeniu WE 1370/2007. Porównano jej wysokość z wartością planowaną na rok 2020.

| Nazwa   | III-XII 2020        |
|---|---------------------|
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b>                                    | <b>9 663 503,79</b> |
| Amortyzacja   | 684 848,91          |
| Zużycie materiałów i energii  | 2 153 063,42        |
| Usługi obce   | 793 617,33          |
| Podatki i opłaty  | 136 570,25          |
| Wynagrodzenia   | 4 466 026,83        |
| Świadczenia na rzecz pracowników  | 1 046 924,10        |
| Pozostałe koszty rodzajowe  | 231 929,67          |
| Rozliczenia międzyokresowe  | 150 523,28          |
| - minus koszty świadczenia usług niepublicznych - transportowych i innych | -11 231,70          |
| - Pokrycie salda kosztów finansowych i przychodów                         | -965,46             |
| + Pokrycie podatku dochodowego  | 139 058,00          |
| - Saldo pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych                     | -34 834,91          |
| <b>Razem koszty poniesione w związku z usługą publiczną</b>               | <b>9 755 529,72</b> |
| - Zysk z działalności komercyjnej komercyjnych                            | -16 323,30          |
| - Podatek dochodowy od działalności komercyjnej                           | 0,00                |
| - Wpływy finansowe wygenerowane na sieci                                  | -49 580,01          |
| <b>Rekompensata bez zysku brutto</b>                                      | <b>9 689 626,41</b> |

**Tabela 16 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z rozporządzeniem WE 1370/2007 za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku bez uwzględnienia rozsądnego zysku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Rekompensata za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku została skalkulowana również na podstawie modelu kalkulacji Rekompensaty zawarty w załączniku nr 1 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartej w dniu 28 lutego 2020 roku. Wzór kalkulacji Rekompensaty zawarty we wspomnianym załączniku został przedstawiony w rozdziale 8.1. Sposób kalkulacji Rekompensaty.

| R  | R - wartość Rekompensaty  | 9 685 797,07  |
|----|---|---------------|
| K  | Koszty poniesione w związku z realizacją przedmiotu umowy i podatek CIT   | 10 038 539,34 |
| P  | Dodatknie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przedmiotu umowy   | -279 181,03   |
| D  | Dochody z działalności powiązanej funkcjonalnie z usługami PTZ, pozostające w związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług powierzonych, osiągnięte przez Spółkę w ramach podjętej inicjatywy gospodarczej | -73 561,25    |
| A  | Wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia   | 0,00          |
| RZ | Rozsądny zysk   |               |

**Tabela 17 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z RPRU za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku bez uwzględnienia rozsądnego zysku**

W dalszej części wyliczono rekompensatę w dwóch ujęciach – z zyskiem w maksymalnej dopuszczalnej wysokości oraz zyskiem netto na poziomie planowanym w RPRU.

#### 7.4. Kalkulacja należnej Rekompensaty z uwzględnionym rozsądnym zyskiem na poziomie założonym w RPRU

Kalkulacja rekompensaty zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (PLN)

| Nazwa   | III-XII 2020        |
|---|---------------------|
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b>  | <b>9 663 503,79</b> |
| Amortyzacja   | 684 848,91          |
| Zużycie materiałów i energii  | 2 153 063,42        |
| Usługi obce   | 793 617,33          |
| Podatki i opłaty  | 136 570,25          |
| Wynagrodzenia   | 4 466 026,83        |
| Świadczenia na rzecz pracowników  | 1 046 924,10        |
| Pozostałe koszty rodzajowe  | 231 929,67          |
| Rozliczenia międzyokresowe  | 150 523,28          |
| - minus koszty świadczenia usług niepublicznych - transportowych i innych usług | -11 231,70          |
| - Pokrycie salda kosztów finansowych i przychodów                               | -965,46             |
| + Pokrycie podatku dochodowego od działalności publicznej                       | 139 058,00          |
| - Saldo pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych                           | -34 834,91          |
| <b>Razem koszty poniesione w związku z usługą publiczną</b>                     | <b>9 755 529,72</b> |
| - Zysk netto z działalności komercyjnej   | -16 323,30          |
| - Wpływy finansowe wygenerowane na sieci  | -49 580,01          |
| + Rekompensata na rozsądny zysk netto   | 170 689,00          |
| <b>Łącznie Rekompensata</b>   | <b>9 860 315,41</b> |

**Tabela 18 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z rozporządzeniem WE 1370/2007 za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na poziomie założonym w RPRU**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

| R  | R - wartość Rekompensaty  | 9 860 315,41  |
|----|---|---------------|
| K  | Koszty poniesione w związku z realizacją przedmiotu umowy i podatek CIT   | 10 038 539,75 |
| P  | Dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przedmiotu umowy  | -283 010,03   |
| D  | Dochody z działalności powiązanej funkcjonalnie z usługami PTZ, pozostające w związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług powierzonych, osiągnięte przez Spółkę w ramach podjętej inicjatywy gospodarczej | -65 903,31    |
| A  | Wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia   | 0,00          |
| RZ | Rozsądny zysk   | 170 689,00    |

**Tabela 19 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z umową przewozową za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na poziomie założonym w RPRU**

Z uwagi na znacząco wyższy niż zakładany w RPRU podatek CIT od działalności publicznej należy ująć go w kalkulacji rekompensaty należnej, jednocześnie dodając rekomendowany rozsądny zysk w postaci rozsądnego zysku netto. W związku z tym, że korekta rekompensaty nie wpłynie na poziom CIT za rok 2020,

Rozsądny zysk zgodnie z RPRU przyjęto na poziomie 170 689,00 zł

## Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

Wystąpiła różnica między rekompensatą naliczoną a wypłaconą. W takim wypadku Organizator będzie mógł pomniejszyć wypłaconą w 2021 roku rekompensatę o kwotę nadpłaty w wysokości 197 492,63 zł.

| Rozbieżność w wysokości rekompensaty |               |
|--------------------------------------|---------------|
| rekompensata naliczona po audycie    | 9 860 315,41  |
| rekompensata wypłacona               | 10 053 978,70 |
| nadpłata (+)/niedopłata (-)          | 193 663,29    |

**Tabela 20 Rozliczenie rekompensaty wypłaconej i naliczonej zgodnie z RPRU za 2020 r. w zł przy przyjęciu rozsądnego zysku na poziomie z RPRU**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Spółka w okresie 28.02 – 31.12 2020 roku wystawiła faktury na 10 053 978,70 zł netto tytułem rekompensaty za wykonanie planowanej pracy przewozowej w wielkości 1 367 774,52 wzkm (7,35 zł netto/wzkm).

Faktyczna wielkość wykonanej pracy przewozowej wyniosła 1 302 610 wzkm, czyli była niższa od zakładanego planu o 4,76%.

| Realizacja planu operacyjnego | Jazdy techniczne | Wynajem komercyjny | Łącznie   |
|-------------------------------|------------------|--------------------|-----------|
| 1 294 683                     | 7 300            | 627                | 1 302 610 |

**Tabela 21 Struktura wykonanej pracy przewozowej**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

99,39% wykonanej pracy przewozowej stanowiła realizacja planu operacyjnego. Jedynie 0,56% wykonanych wozokilometrów zostało wykonane w celach technicznych co jest dobrym wynikiem. Faktyczna wartość należnej rekompensaty w przeliczeniu na kilometr bez uwzględniania kosztów kilometrów technicznych wyniosła 7,62 zł/km w wypadku wariantu z przyjęciem rozsądnego zysku na poziomie założonym w RPRU. Warto także zaznaczyć, że koszt wynajmu komercyjnego jest wyższy od kosztu kilometra przejechanego w ramach umowy przewozowej i wynosi 9,93 zł/km.

**Zaewidencjonowana wysokość Rekompensaty jest wyższa od należnej, wynikającej z niniejszej kalkulacji o 193 663,29 zł.**

Wskazana powyżej kwota stanowi nadwyżkę rekompensaty w roku 2020 i zgodnie z § 7 ust. 5 pkt. 8 Umowy przewozowej zostanie potrącona z kolejnych płatności na rzecz Operatora.

## 7.5. Kalkulacja należnej Rekompensaty z uwzględnionym rozsądnym zyskiem na maksymalnym poziomie

Kalkulacja rekompensaty zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (PLN)

| Nazwa   | III-XII 2020        |
|---|---------------------|
| <b>Koszty działalności operacyjnej</b>  | <b>9 663 503,79</b> |
| Amortyzacja   | 684 848,91          |
| Zużycie materiałów i energii  | 2 153 063,42        |
| Usługi obce   | 793 617,33          |
| Podatki i opłaty  | 136 570,25          |
| Wynagrodzenia   | 4 466 026,83        |
| Świadczenia na rzecz pracowników  | 1 046 924,10        |
| Pozostałe koszty rodzajowe  | 231 929,67          |
| Rozliczenia międzyokresowe  | 150 523,28          |
| - minus koszty świadczenia usług niepublicznych - transportowych i innych usług | -11 231,70          |
| - Pokrycie salda kosztów finansowych i przychodów                               | -965,46             |
| + Pokrycie podatku dochodowego od działalności publicznej                       | 139 058,00          |
| - Saldo pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych                           | -34 834,91          |
| <b>Razem koszty poniesione w związku z usługą publiczną</b>                     | <b>9 755 529,72</b> |
| - Zysk netto z działalności komercyjnej   | -16 323,30          |
| - Wpływy finansowe wygenerowane na sieci  | -49 580,01          |
| + Rekompensata na rozsądny zysk netto   | 266 464,73          |
| <b>Łącznie Rekompensata</b>   | <b>9 956 091,14</b> |

**Tabela 22 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnie z rozporządzeniem WE 1370/2007 za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

| R  | R - wartość Rekompensaty  | 9 956 091,14  |
|----|---|---------------|
| K  | Koszty poniesione w związku z realizacją przedmiotu umowy i podatek CIT   | 10 038 539,75 |
| P  | Dodatknie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przedmiotu umowy   | -283 010,03   |
| D  | Dochody z działalności powiązanej funkcjonalnie z usługami PTZ, pozostające w związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług powierzonych, osiągnięte przez Spółkę w ramach podjętej inicjatywy gospodarczej | -65 903,31    |
| A  | Wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia   | 0,00          |
| RZ | Rozsądny zysk   | 266 464,73    |

**Tabela 23 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnie z umową przewozową za okres funkcjonowania Spółki w 2020 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Z uwagi na znacząco wyższy niż zakładany w RPRU podatek CIT od działalności publicznej należy ująć go w kalkulacji rekompensaty należnej, jednocześnie dodając rekomendowany rozsądny zysk w postaci rozsądnego zysku netto. W związku z tym, że korekta rekompensaty nie wpłynie na poziom CIT za rok 2020,

Rozsądny zysk zgodnie z maksymalnym możliwym poziomem przyjęto jako 266 464,73 zł



## Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

Wystąpiła różnica między rekompensatą naliczoną a wypłaconą. W takim wypadku Organizator będzie mógł pomniejszyć wypłaconą w 2021 roku rekompensatę o kwotę nadpłaty w wysokości 97 887,56 zł.

| Rozbieżność w wysokości rekompensaty |               |
|--------------------------------------|---------------|
| rekompensata naliczona po audycie    | 9 956 091,14  |
| rekompensata wypłacona               | 10 053 978,70 |
| nadpłata (+)/niedopłata (-)          | 97 887,56     |

**Tabela 24 Rozliczenie rekompensaty wypłaconej i naliczonej zgodnie z RPRU za 2020 r. w zł przy przyjęciu rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Faktyczna wartość należnej rekompensaty w przeliczeniu na kilometr bez uwzględniania kosztów kilometrów technicznych wyniosła 7,69 zł/km w wypadku wariantu z przyznaniem maksymalnego rozsądnego zysku

***Zaewidencjonowana wysokość Rekompensaty jest wyższa od należnej, wynikającej z niniejszej kalkulacji o 97 887,56 zł.***

Wskazana powyżej kwota stanowi nadwyżkę rekompensaty w roku 2020 i zgodnie z § 7 ust. 5 pkt. 8 Umowy przewozowej zostanie potrącona z kolejnych płatności na rzecz Operatora.

## 8. Uwagi i rekomendacje w zakresie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

W dniu 28 lutego 2020 roku została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy Miastem Łomża a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Łomży sp. z o.o. Umowa ta posiada 12 załączników, dziewięć z nich dotyczy rocznego planu realizacji umowy na 2020 rok. W planie tym został przyjęty rozsądny zysk odbiegający o 100 tys. zł od maksymalnego, co stanowi w roku 2020 jedynie 1,734 % zysku względem poniesionych kosztów sprzedaży publicznych pomniejszonych o salda pozostałych kosztów operacyjnych i kosztów finansowych.

Zgodnie z załącznikiem nr 10 umowy przewozowej dotyczącym prognozy zakładanego rozsądnego zysku w żadnym lat funkcjonowania działalności Spółki nie będzie możliwe przyznanie maksymalnej wartości rozsądnego zysku, co jest sprzeczne z załącznikiem 1 umowy, w którym sposób wyliczania maksymalnego zysku jest inny niż w prognozie.

**Zalecamy zatem zrezygnowanie z korzystania z prognoz RPRU przy wyliczaniu rozsądnego zysku, a kierowanie się aktualną sytuacją oraz zapisami załącznika nr 1 do umowy.**

# Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2020

...

## Zastrzeżenia

Analizy, opinie i konkluzje zawarte w dokumencie są profesjonalnymi, bezstronnymi i obiektywnymi analizami, opiniami i konkluzjami osób wykonujących audyt; analizy, opinie i konkluzje zawarte w dokumencie są ograniczone jedynie przez przyjęte założenia oraz warunki ograniczające.

Zlecenie sporządzenia audytu nie było uzależnione od przygotowania lub przedstawienia w raporcie przez autora wniosków oraz konkluzji z zakładanymi z góry rezultatami.

Wynagrodzenie sporządzającego audyt nie jest uzależnione od:

- a. przygotowania lub przedstawienia w dokumencie wniosków lub konkluzji z góry tendencyjnie zakładanymi wartościami,
- b. uzyskania z góry założonego rezultatu,
- c. przyszłych wydarzeń bezpośrednio związanych z celem audytu,
- d. konkluzji analizy korzystnej dla klienta.

Prawidłowość i rzetelność ewidencji księgowej została stwierdzona na podstawie opinii Biegłego Rewidenta badającego księgi.

Oświadczamy, że spełniamy warunki do wyrażenia bezstronnej i niezależnej opinii odnoszącej się do MPK w Łomży sp. z o.o. odpowiednie do postanowień o których mowa w art. 69 ust. 9 oraz art. 70 Ustawy o Biegłych Rewidentach, odnoszącej się do niezależności biegłego rewidenta.

Niezależnie od powyższego, Spółka STREFA DORADZTWA M.M. Grabowscy S.C. oraz jej wspólnicy:

1. nie posiadają udziałów, akcji lub innych tytułów własności w jednostce lub w jednostce z nią stowarzyszonej, dominującej, zależnej lub współzależnej,
2. nie są i nie byli w ostatnich 3 latach przedstawicielami prawnymi (pełnomocnikami), członkami organów nadzorczych bądź zarządzających lub pracownikami jednostki albo jednostki z nią stowarzyszonej, dominującej, zależnej lub współzależnej,
3. w ostatnich 3 latach nie uczestniczyli w prowadzeniu ksiąg rachunkowych, stanowiących przedmiot badania,
4. nie osiągnęli chociażby w jednym roku w ciągu ostatnich 5 lat co najmniej 40% przychodu rocznego z tytułu świadczenia usług na rzecz danej jednostki, jednostki wobec niej dominującej lub jednostek z nią stowarzyszonych, jednostek od niej zależnych lub współzależnych. Nie dotyczy to pierwszego roku działalności badającego.
5. nie są jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia i nie są związani z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą zarządzającą lub będącą w organach nadzorczych jednostki i nie zatrudniają przy prowadzeniu badania takich osób.

.....  
Damian Pudło.

Analitik, Strefa Doradztwa M.M. Grabowscy S.C. ....

Maciej Grabowski

Wspólnik, Strefa Doradztwa M.M. Grabowscy S.C.

Sporządzono w trzech egzemplarzach

Toruń, 25 marca 2021.....

### STREFA DORADZTWA

Małgorzata Wieczorek-Grabowska, Maciej Grabowski Spółka Cywilna

ul. Sadowa 56

87-100 Toruń

REGON 341202403, NIP 956-229-77-25

Tel 782-866-493 , Fax 56-6211816

[www.strefadoradztwa.pl](http://www.strefadoradztwa.pl)

[biuro@strefadoradztwa.pl](mailto:biuro@strefadoradztwa.pl)