

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
w ŁOMŻY SPÓŁKA Z O.O.
18-400 Łomża, ul. Spokojna 9
tel. 86 216 01 62, fax 86 216 03 34

DRUK Nr 948

Łomża, 14.09.2022 r.

L.dz. 231/22.

Biuro Rady Miejskiej
Komisja Gospodarki Komunalnej,
Rozwoju i Przedsiębiorczości

W nawiązaniu do planu pracy Komisji Gospodarki Komunalnej, Rozwoju i Przedsiębiorczości przedstawiam materiały dotyczące funkcjonowania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży spółka z o.o. w 2021 roku oraz w I półroczu 2022r.

Załączniki:

1. Informacja o działalności MPK w 2021 roku
2. Bilans 2021
3. Rachunek zysków i strat 2021
4. Rachunek przepływów pieniężnych 2021
5. Audyt rekompensaty za 2021 r
6. Porównanie kosztów MPK względem innych operatorów
7. Analiza funkcjonowania MPK w I półroczu 2022
8. Pismo dot. podwyższenia rekompensaty za 2022 r.
9. Propozycje MPK Planu Przewozów Rozkładowych na 2023 r.

Prezes Zarządu


Janusz Franciszek Nowakowski

Informacja o działalności

**Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacji w Łomży sp. z o. o.**

w okresie

01.01.2021 r. – 31.12.2021 r.



Wrzesień 2022

Spółka pod firmą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Łomży powstała na mocy Umowy Spółki z dnia 11.02.2020 r. Repertorium A Nr 2158/2020 Akt Nr 272/2020. Spółka powstała po likwidacji zakładu budżetowego Miasta Łomży przejmując jego należności i zobowiązania oraz wstępując we wszystkie prawa i obowiązki związane z działalnością zakładu. Składniki mienia zakładu stały się majątkiem spółki stanowiąc pokrycie jej kapitału. Pracownicy zakładu stali się pracownikami Spółki. Postanowieniem z dnia 28.02.2020 roku pod sygn. akt B.I.XII NS-REJ.KRS/002064/20674 wydanym przez Sąd Rejonowy w Białymstoku XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego Spółka została zarejestrowana pod numerem 0000832007.

Władze Spółki

Założyciel (Miasto Łomża) w dniu 12.02.2020r. dokonał wyboru na 3-letnią kadencję pierwszego organu Spółki – Rady Nadzorczej w składzie:

1. Jolanta Piszczatowska - Karwowska
2. Piotr Pawłowski
3. Katarzyna Modzelewska

Również 12.02.2020r. odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej, na której na 4-letnią kadencję powołano jednoosobowy zarząd spółki. Na Prezesa Zarządu powołany został Janusz Franciszek Nowakowski. W 2021 roku nie dokonano żadnych zmian w Zarządzie Spółki.

Struktura kapitałowa na dzień 31 grudnia 2021 r.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 7500000 złotych i dzieli się na 7500 udziałów po 1000 złotych każdy. Całość udziałów została objęta przez założyciela i jedynego wspólnika Miasto Łomżę.

Działalność Spółki w 2021 roku

W dniu 28 lutego 2020r. została zawarta między Miastem Łomża a spółką MPK umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na okres 10 lat. Zgodnie z jej zapisami spółka jest podmiotem wewnętrznym Miasta (w rozumieniu prawa unijnego), którego ponad 90% działalności dotyczy zadań powierzonych przez Miasto, w tym wypadku transportu zbiorowego. Operator (MPK) w ramach umowy wykonuje przewozy zlecone przez Organizatora (Miasto) finansowane w formie rekompensaty. Rekompensata oznacza kwotę pieniężną lub inne korzyści przyznane Operatorowi w związku z realizacją przewozów i wypłacana jest w miesięcznych ratach zgodnie z Rocznym Planem Realizacji Umowy. W umowie zawarto również zapis, że emitentem biletów komunikacji miejskiej jest Miasto Łomża, a Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o.o. prowadzi sprzedaż biletów w imieniu i na rzecz Miasta Łomża. Wszelkie wpływy ze sprzedaży biletów są przychodami Miasta.

Poprzez aneksy do umowy określono planowaną pracę przewozową na rok 2021 w ilości 1.369.435 kilometrów oraz kwotę rekompensaty z tytułu świadczonych usług:

- Rekompensata należna bez rozsądnego zysku 10.586.666 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (bez Vat) 10.838.629 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (z Vat) 11.705.719 zł
- Miesięczna kwota rekompensaty (z Vat) 975.477 zł

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży spółka z ograniczoną odpowiedzialnością po zakończeniu roku zobowiązane było do rozliczenia kwoty otrzymanej rekompensaty i wykazania, iż przekazane z budżetu środki zostały wykorzystane w sposób zgodny z przepisami wyłącznie na finansowanie powierzonych usług transportu zbiorowego. W okresie sprawozdawczym wykonano 1.370.896 wozokilometrów, więcej od zaplanowanych o 1.461 km. Po rozliczeniu rekompensaty za 2021 rok wystąpiła kwota nadwyżki do zwrotu w wysokości 35.813,17 zł netto, o którą skorygowano należną rekompensatę.

W 2021r. spółka świadczyła swoje usługi w mniejszym niż wcześniej zakresie - w związku z wypowiedzeniem porozumień z gminami ościennymi zlikwidowano kursy pozamiejskich na terenie gmin Łomża, Nowogród, Wizna, Zbójna oraz ograniczono kursy na terenie gminy Piątница. Ze względu na ograniczenia epidemiczne przez 7 miesięcy okresu sprawozdawczego autobusy kursowały według rozkładu wakacyjnego - z ograniczoną liczbą linii i częstotliwością przejazdów. Konsekwencją tego była konieczność zmniejszenia zatrudnienia - zwłaszcza wśród kierowców. Dużemu ograniczeniu uległy również usługi dodatkowe - zwłaszcza wynajmy i reklamy.

Pomimo zmniejszenia nakładów na komunikację miejską, które miało miejsce w październiku 2021 roku dzięki działaniom oszczędnościowym spółki udało się zakończyć rok wynikiem dodatnim. Czynnikiem sprzyjającym była też niższa cena paliwa w 2021r. a także sprzedaż dwóch autobusów.

Struktura taboru

W 2021 roku tabor wykorzystywany przez MPK do realizacji przewozów zmniejszył się o 4 autobusy. Z tego w sierpniu 2021 sprzedano 2 autobusy marki BMC oraz w październiku 2021 przekazano do stacji demontażu pojazdów 2 autobusy marki Volvo, które ze względu na wiek i stopień wyeksploatowania przy jednocześnie rosnących cenach części zamiennych generowały wysokie koszty. Jednocześnie utrzymanie tych pojazdów we właściwym stanie, umożliwiającym realizację umowy przewozowej, wymagało dużych nakładów.

MPK w Łomży sp. z o.o. na dzień 31.12.2021 r. posiadało 39 autobusów:

- 6 szt. Volvo 7000 o długości 12 m (15,38 % taboru)
- 7 szt. Volvo 7700 o długości 12 m (17,95 % taboru)
- 22 szt. Scania OmniCity o długości 12 m (56,41 % taboru)
- 4 szt. Karsan Jest+ o długości 5,8 m (10,26 % taboru).

Autobusy o długości 12 metrów stanowią 89,74 % całego taboru użytkowanego przez MPK w Łomży sp. z o.o. Średni wiek autobusów to 12 lat, z tego pojazdy w wieku 16 lat i więcej to 33% całego taboru MPK.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o.o. w 2021 r. nie posiadało pojazdów zeroemisyjnych służących do realizacji usługi przewozowej, przez co na dzień 01.01.2022 r. nie został spełniony ustawowy warunek osiągnięcia 10% udziału we flocie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym użytkowanych przy wykonywaniu zadania publicznego.

25 listopada 2021 r. została podpisana przez Prezydenta umowa na dostawę 2 autobusów elektrycznych – termin realizacji 25 listopada 2022 r. (Współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej na podstawie umowy nr UDA-RPPD.05.04.01-20-0038/20-00 w ramach projektu pn.: „ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA W ŁOMŻY” (numer projektu WND-RPPD.05.04.01-20-0038/20).

W ramach tego samego projektu aktualnie trwa postępowanie na zakup kolejnych 6 autobusów elektrycznych. Po realizacji obu zadań autobusy elektryczne będą stanowiły 20% floty. W grudniu 2021 UM złożył wniosek do NFOŚiGW na zakup 4 autobusów elektrycznych w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny”. Po realizacji wszystkich powyższych działań pojazdy zeroemisyjne będą stanowiły ponad 30% taboru MPK. Wraz z dostawami nowych pojazdów zeroemisyjnych w ich miejsce będą wycofywane z eksploatacji tradycyjne autobusy napędzane ON.

Istotne czynniki ryzyka

Zapisy umowy przewozowej zawartej na okres 10 lat teoretycznie zabezpieczają funkcjonowanie spółki w obszarze finansowym. Niestety obserwowane w ostatnich latach coroczne zmniejszanie nakładów na komunikację miejską połączone ze stałym wzrostem kosztów eksploatacyjnych powoduje wzrastające obawy o dalszą sytuację ekonomiczną spółki. W październiku 2021r. Władze Miasta zdecydowały o zmniejszeniu planowanej na 2021r. kwoty rekompensaty za świadczenie naszych usług o kwotę 1.030.000 zł. Projekt planu finansowego na 2022r. przedłożony przez MPK został zmniejszony o 3.000.000 zł. Jako spółka miejska mamy ograniczone możliwości obrony przed takimi działaniami. Dzięki temu, że ze względu na epidemię nasze autobusy kursowały w 2021r. w mniejszym zakresie, ceny paliwa były w miarę stabilne, pozyskaliśmy również dodatkowe środki ze sprzedaży 2 autobusów BMC - udało się zakończyć rok bez straty. Decyzje o zmniejszeniu środków na transport zbiorowy stały się największym zagrożeniem dla działalności spółki w roku 2022.

W ramach zagrożeń należy również wskazać dyskryminację finansową komunikacji miejskiej w stosunku do transportu zamiejskiego wynikającą z aktualnych przepisów ustawowych oraz rozporządzeń, które w sposób ewidentny preferują przewoźników zamiejskich poprzez różne formy dofinansowań w tym refundację ulg ustawowych i dopłatę do wozokilometra.

Wyniki finansowe

Sporządzone na dzień 31.12.2021r. sprawozdanie finansowe wykazało zysk w wysokości 289.126,45 zł. Podstawowe wielkości ekonomiczne ujęte w sprawozdaniu finansowym Spółki przedstawia poniższa tabela. Koszt wozokilometra za 2021r. wyniósł 7,99 zł (w tym 7,82 zł koszty rodzajowe).

Zestawienie przychodów i kosztów za okres 01.01 - 31.12.2021r.		
L.p.	Rodzaj kosztów	Wartość
1	Amortyzacja	756 531,90
2	Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81
3	Usługi obce	607 085,29
4	Podatki i opłaty	224 210,90
5	Wynagrodzenia	5 163 850,33
6	Świadczenia na rzecz pracowników	1 197 181,26
7	Pozostałe koszty	284 751,37
8	Pozostałe koszty operacyjne	878 769,85
9	Naliczone rezerwy na zobowiązania	149 552,99
Razem koszty		11 928 392,70
L.p.	Rodzaj przychodów	Wartość
1	Sprzedaż podstawowa - usługi autobusowe	10 802 815,57
2	Sprzedaż pozostałych usług	121 662,02
3	Przychody finansowe	476,44
4	Pozostałe przychody operacyjne	1 208 008,84
5	Rozliczenie rezerw	150 523,28
Razem przychody		12 283 486,15
Wynik finansowy brutto		355 093,45
podatek dochodowy		65 967,00
Wynik finansowy netto		289 126,45

W strukturze poniesionych kosztów dominują wynagrodzenia wraz z pochodnymi stanowiąc około 53% ogółu. Wysokość tego wskaźnika jest charakterystyczna dla działalności usługowej, gdzie najważniejszy jest kapitał ludzki. Koszty eksploatacji, stanowiące łącznie około 30% były niższe od przewidywanych – ze względu na ograniczenie usług jak też wspomniane wcześniej niższe ceny paliw. Wysokość pozostałych kosztów operacyjnych wynika z konieczności jednorazowego ujęcia w księgach rachunkowych nieumorzonych wartości dwóch sprzedanych autobusów BMC (704.449,78zł). Jest to wartość incydentalna, wystąpiła wyjątkowo w roku 2021.

Struktura poniesionych kosztów za okres 01.01 - 31.12.2021r.			
L.p.	Rodzaj kosztów	Wartość	Struktura kosztów
1.	Amortyzacja	756 531,90	6,34%
2.	Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81	22,35%

3.	Usługi obce	607 085,29	5,09%
4.	Podatki i opłaty	224 210,90	1,88%
5.	Wynagrodzenia	5 163 850,33	43,29%
6.	Świadczenia na rzecz pracowników	1 197 181,26	10,04%
7.	Pozostałe koszty	284 751,37	2,39%
8.	Pozostałe koszty operacyjne	878 769,85	7,37%
9.	Naliczone rezerwy na zobowiązania	149 552,99	1,25%
Razem koszty		11 928 392,70	100,00%

Zgodnie z zapisami umowy przewozowej, zawartej w oparciu o ustawę prawo zamówień publicznych dodatkowa działalność prowadzona przez spółkę nie może swoim zakresem przekraczać 10% całości działalności MPK (co najmniej 90 % muszą stanowić zadania powierzone przez Miasto). Zachowanie tej proporcji w zakresie zadań realizowanych przez MPK jest ustawowym warunkiem utrzymania przez spółkę statusu podmiotu wewnętrznego. W przychodach z 2021r. powyższy wskaźnik został zachowany. W strukturze przychodów największy udział ma rekompensata wypłacana przez Miasto. Ponieważ jak wspomniano wcześniej przychody ze sprzedaży biletów zasilają bezpośrednio budżet Miasta, większość kosztów pokrywana jest z rekompensaty.

L.p.	Przychody netto ze sprzedaży usług	Za rok obrotowy	Udział w przychodach ogółem
1.	Publiczny transport zbiorowy	10 802 815,57	98,89%
2.	Wynajem autobusów	50 426,11	0,46%
3.	Wynajem miejsc parkingowych	12 640,65	0,12%
4.	Udostępnianie powierzchni reklamowych	54 892,00	0,50%
5.	Usługi warsztatowe	450,00	0,00%
6.	Usługi myjni autobusowej	253,26	0,00%
7.	Testowanie autobusu	3 000,00	0,03%
Razem		10 924 477,59	100,00%

W 2021r. Spółka zrealizowała inwestycje na kwotę 133.500 zł. Na dachu budynku administracyjnego zainstalowano ogniwa fotowoltaiczne wraz z magazynem energii.

Stan inwentarzowy środków trwałych zmniejszył się o 2.576.876,74 zł z powodu likwidacji 2 autobusów marki Volvo oraz sprzedaży 2 autobusów marki BMC.

Sytuacja kadrowa

Stan zatrudnienia na 31.12.2021r. przedstawia poniższa tabela.

L.p.	Wyszczególnienie	Przeciętne zatrudnienie
1.	Pracownicy umysłowi	16,00
2.	Pracownicy na stanowiskach robotniczych	58,00
3.	Pracownicy zatrudnieni na umowy zlecenie	7,00
4.	Osoby przebywające na urloпах bezpłatnych i wychowawczych	1,00
Razem		82,00

Przewidywany rozwój Spółki

W 2021r. nastąpiło ograniczenie współpracy miasta Łomży z sąsiednimi gminami w zakresie realizacji transportu zbiorowego na ich terenie (realizowana dotychczas na podstawie porozumień, które zostały wypowiedziane). Zmniejszyła się liczba kilometrów pozamiejskich. Pierwotnie planowana była rozbudowa tras i częstotliwości kursowania autobusów na poszczególnych liniach w granicach administracyjnych miasta, aby z jednej strony wykorzystać potencjał i zasoby spółki, a z drugiej lepiej zaspokajać potrzeby mieszkańców. Niestety już przy tworzeniu projektu budżetu Miasta na rok 2022 okazało się, że miasto nie dysponuje środkami na pokrycie zakładanego zakresu usług. Planowana w pierwotnej wersji umowy przewozowej kwota nakładów na komunikację miejską w 2022r. została zmniejszona o ponad 2 mln zł (przy stałym wzroście kosztów eksploatacyjnych).

Brak w budżecie Miasta środków na pokrycie kosztów świadczonych usług to najpoważniejsze zagrożenie jakie dostrzega Zarząd w 2022r. Jeśli nie zostaną podjęte decyzje zapewniające właściwy poziom finansowania adekwatny do zakresu przewozów spółka nie będzie w stanie realizować usługi komunikacji miejskiej.

Prezes Zarządu

Janusz Franciszek Nowakowski



**Raport z audytu rekompensaty z tytułu
wykonywania przewozów w
komunikacji publicznej w roku 2021
wersja po zakończonym badaniu
biegłego rewidenta**

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



Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku
2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

*Audyt realizowany
na zlecenie:*



Wykonawca audytu:



*ul. Konopnickiej 20/4a
87-100 Toruń*

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

e-mail: biuro@strefadoradztwa.pl

www.strefadoradztwa.pl

Zespół:

*Damian Pudło
Karol Szulgit
Maciej Grabowski*

Termin realizacji

07.02.2022 r. – 28.02.2022 r.

Zdjęcie na okładce:

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

SPIS TREŚCI

1. INFORMACJE WSTĘPNE.....	5
ZASADY WYLICZANIA REKOMPENSATY	5
1.1. PODSTAWA REALIZACJI AUDYTU	5
1.2. OKREŚLENIE PODMIOTU	5
1.3. ORGANIZACJA PRAC.....	6
1.4. ZESPÓŁ.....	6
1.5. TERMIN	7
1.6. GŁÓWNE PYTANIA BADAWCZE W ZAKRESIE AUDYTU	7
1.7. WSPÓŁPRACA Z BIEGŁYM REWIDENTEM BADAJĄCYM KSIĘGI SPÓŁKI	7
2. ANALIZA POWIĄZAŃ FINANSOWYCH Z MIASTEM ŁOMŻĄ WYNIKAJĄCYCH Z PROWADZENIA USŁUGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA RZECZ MIASTA	8
2.1. FORMUŁA WEWNĘTRZNEGO OPERATORA.....	8
2.2. DEFINICJA I SPOSÓB KALKULACJI WYSOKOŚCI REKOMPENSATY W KONTEKŚCIE POMOCY PUBLICZNEJ	11
2.2.1. <i>Przesłanki pomocy publicznej</i>	11
2.2.2. <i>Dozwolona pomoc publiczna bez obowiązku notyfikacji</i>	12
2.2.3. <i>Wykluczenie pomocy publicznej</i>	13
2.3. UMOWA PRZEWOZOWA	15
2.4. UDZIAŁ DZIAŁALNOŚCI PUBLICZNEJ W DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU WEWNĘTRZNEGO	16
2.5. KORZYSTANIE Z MAJĄTKU GMINY	19
3. INNE OBOWIĄZKI REALIZOWANE PRZEZ OPERATORA.....	19
4. CHARAKTERYSTYKA SPOSOBU EWIDENCJI KOSZTÓW MPK W ŁOMŻY SP. Z O.O.	20
4.1. GŁÓWNE ZASADY EWIDENCJI I RACHUNKU KOSZTÓW:.....	20
4.2. USTALENIE MIEJSC POWSTAWANIA KOSZTÓW:	22
4.3. USTALENIE ŹRÓDEŁ PRZYCHODÓW	26
5. CHARAKTERYSTYKA KOSZTÓW MPK W ŁOMŻY SP. Z O.O.....	27
5.1. KOSZTY OPERACYJNE W UKŁADZIE RODZAJOWYM.....	27
5.2. PODZIAŁ KOSZTÓW ZE WZGLĘDU NA DZIAŁALNOŚĆ	28
5.3. UZGODNIENIE UKŁADU KALKULACYJNEGO KOSZTÓW I UKŁADU RODZAJOWEGO	32
6. POZOSTAŁE ELEMENTY WPŁYWAJĄCE NA POZIOM REKOMPENSATY	34
6.1. PODATEK DOCHODOWY	34
6.2. CHARAKTERYSTYKA PRZYCHODÓW ZE SPRZEDAŻY W ROKU 2021	36
6.3. POZOSTAŁE KOSZTY I PRZYCHODY OPERACYJNE ORAZ FINANSOWE	36
6.3. WYNIK NA POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNEJ I DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ	38
7. KALKULACJA I ROZLICZENIE REKOMPENSATY.....	38
7.1. SPOSÓB KALKULACJI REKOMPENSATY	39
7.2. OCENA ROZSĄDNEGO ZYSKU.....	41

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

7.3. KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY Z UWZGLĘDNIONYM ROZSĄDNYM ZYSKIEM NA MAKSYMALNYM POZIOMIE	42
8. UWAGI I REKOMENDACJE W ZAKRESIE UMOWY O ŚWIADCZENIE USŁUG W ZAKRESIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	44
ZASTRZEŻENIA	45

SPIS TABEL

TABELA 1 KONTA ZESPOŁU 4.....	21
TABELA 2 KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU	27
TABELA 3 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU	29
TABELA 4 STRUKTURA KOSZTÓW WYDZIAŁOWYCH	30
TABELA 5 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI PRZED ROZLICZENIEM KOSZTÓW WSPÓLNYCH	31
TABELA 6 KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ SPÓŁKI W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I NIEPUBLICZNĄ.....	32
TABELA 7 UZGODNIENIE KOSZTÓW W UKŁADZIE FUNKCJONALNYM, KALKULACYJNYM I RODZAJOWYM	33
TABELA 8 RÓŻNICA MIĘDZY WYNIKIEM BILANSOWYM A PODATKOWYM	35
TABELA 9 PODZIAŁ PODATKU DOCHODOWEGO NA RODZAJE DZIAŁALNOŚCI	35
TABELA 10 PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I KOMERCYJNĄ	36
TABELA 11 POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU	37
TABELA 12 POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE	38
TABELA 13 PRZYCHODY FINANSOWE	38
TABELA 14 STOPA SWAP DLA UMÓW PODPISANYCH W OKRESIE 01.01.2020-30.06.2020.....	41
TABELA 15 MAKSYMALNY ROZSĄDNY ZYSK	41
TABELA 16 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z ROZPORZĄDZENIEM WE 1370/2007 ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU Z UWZGLĘDNINIEM ROZSĄDNEGO ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE	42
TABELA 17 KALKULACJA NALEŻNEJ REKOMPENSATY ZGODNEJ Z UMOWĄ PRZEWOZOWĄ ZA OKRES FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU Z UWZGLĘDNINIEM ROZSĄDNEGO ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE	42
TABELA 18 ROZLICZENIE REKOMPENSATY WYPŁACONEJ I NALICZONEJ ZGODNIE Z UMOWĄ ZA 2021 R. W ZŁ PRZY PRZYJĘCIU ROZSĄDNEGO ZYSKU NA MAKSYMALNYM POZIOMIE.....	43
TABELA 19 STRUKTURA WYKONANEJ PRACY PRZEWOZOWEJ.....	43

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1 KOSZTY W UKŁADZIE RODZAJOWYM W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU	28
WYKRES 2 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI W OKRESIE FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI W 2021 ROKU	29
WYKRES 3 KOSZTY W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ.....	30
WYKRES 4 KOSZTY W PODZIALE NA RODZAJ DZIAŁALNOŚCI PRZED ROZLICZENIEM KOSZTÓW WSPÓLNYCH.....	31
WYKRES 5 KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ SPÓŁKI W PODZIALE NA DZIAŁALNOŚĆ PUBLICZNĄ I NIEPUBLICZNĄ	32



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 sp. z o.o. , podpisanej w dniu 14 stycznia 2022 roku.

Ustalenie rekompensaty na 2021 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 2015 r.
- ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawą z dnia 11 września 2019 r. 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 oraz aneksami nr 1, nr 2 i nr 3 do umowy.

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

Tel.: 86 216-01-62

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

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”.



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

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:

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta



Damian Pudło – Analityk Finansowy

Karol Szulgit – Analityk Finansowy

Maciej Grabowski – Konsultant

1.5. Termin

Prace realizowane były od 07.02.2022 do 28.02.2022 r.

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 powierzonej?
- 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 równoległe z badaniem ksiąg przez biegłego rewidenta. Badanie biegłego rewidenta, Jarosława Wijatkowskiego (nr rej. 13294) nie wykazało nieprawidłowości związanych z prowadzeniem ksiąg rachunkowych.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••



Audyt i doradztwo

Grupa KPW – siedziba Zarządu
ul. Tymienieckiego 25C/10
50-350 Łódź, tel.: 42 611 12 21
e-mail: biuro@kpw.pl, www.kpw.pl

SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADANIA ROCZNEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO JEDNOSTKI

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

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

dla Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej

Sprawozdanie z badania rocznego sprawozdania finansowego

Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego spółki MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2021 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 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 2021 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 ze zm.) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz statutem Spółki;
- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 Ustawy o rachunkowości.

KPW Auditor Sp. z o.o.
audyt i badania
finansowe

KPW Audit Sp. z o.o.
audyt i badania
sprawozdań
finansowych (2)

KPW Księgowość Sp. z o.o.
prowadzenie ksiąg
rachunkowych
karty 2005

KPW Finance Sp. z o.o.
doradztwo finansowe,
poradnictwo i analiza
rynku



Audyt i doradztwo

Grupa KPW – siedziba Zarządu
ul. Tymienieckiego 25C/10
50-350 Łódź, tel.: 42 611 12 21
e-mail: biuro@kpw.pl, www.kpw.pl

Kluczowym biegłym rewidentem odpowiedzialnym za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, jest Jarosław Wijatkowski działający w imieniu KPW Auditor Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi (50-350), przy ulicy Tymienieckiego 25C/410 wpisaną na listę firm audytorskich pod numerem 3640 w imieniu którego kluczowy biegły rewident zbadał sprawozdanie finansowe.

KPW Auditor Sp. z o.o.
ul. Tymienieckiego 25C/410, 50-350 Łódź

Elektronicznie podpisany
Jarosław Jerzy
Wijatkowski
Data: 2022.03.24 14:45:35
+0100

Jarosław Wijatkowski
Kluczowy Biegły Rewident nr. 32 294



KPW Auditor Sp. z o.o. jest wpisane na listę firm
audytorskich prowadzących pełną
Polską Agencję Nadzoru Audytorskiego pod numerem 3640

Warszawa, dnia 24 marca 2022 roku

KPW Auditor Sp. z o.o.
audyt i badania
finansowe

KPW Audit Sp. z o.o.
audyt i badania
sprawozdań
finansowych (2)

KPW Księgowość Sp. z o.o.
prowadzenie ksiąg
rachunkowych
karty, biuro

KPW Finance Sp. z o.o.
doradztwo finansowe,
poradnictwo i analiza
rynku

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.

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.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

- 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.
- Ustawą z dnia 11 września 2019 r. 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 19 września 2019 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 bezpośrednio 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



Nadzorcą oraz Zgromadzenie Wspólników, reprezentowane jednoosobowo przez Prezydenta Miasta Łomży. Umowa powierzenia została zawarta w dniu 28.02.2020 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 jakiegokolwiek 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 przetargu¹.

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 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

¹ 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)



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 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 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 2021, zgodnie z aneksem 3 ustalona jest na poziomie 8,55 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.
- 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 30 dniu danego miesiąca, dla drugiej raty. 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, zażądamy 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.
- Różny 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 **66 770,02 zł** tj. ok. **0,61%** 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 TSUE², 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).

8. Zamówień udzielanych w trybie in-house dotyczy głównie art. 214 ust. 1 pkt 11 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 2021 r. 98,92%.

²Zob. 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.



Z związku z powyższym spółka może wykonywać inną działalność powierzoną, zleconą w trybie art. 214 znowelizowanego PZP, wykraczającej 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 2021 r.

2.5. Korzystanie z majątku Gminy

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

- 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 przekazuję Operatorowi obowiązek 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,
- 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 760
- 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),
- 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),

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

- 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

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 500 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
 - ✓ 530-32 Koszty pogotowia technicznego
 - ✓ 530-33 Koszty myjni
 - ✓ 530-34 Koszty warsztatu – usługi świadczone klientom zewnętrznym
 - ✓ 530-35 Koszty związane z Ciągnikiem Ursus C 360-3P

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 – 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 obsługę pojazdów 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 zleceńową. 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 530 – 35 Koszty związane z Ciągnikiem Ursus C 360-3P

Konto 530-35 ewidencjonuje wszystkie koszty ponoszone na utrzymanie ciągnika Ursus C 360-3P. Całość poniesionych kosztów rozlicza się na konto 500, ponieważ w całości wykorzystywany jest ona na rzecz działalności powierzonej.



Analityka do konta 530-35 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 kotów 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:

711-50 Rozliczenie kosztów ogólnych – działalność podstawowa

712-51 Rozliczenie kosztów ogólnozakładowych – działalność komercyjna

4.3. Ustalenie źródeł przychodów

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

- 700 Sprzedaż podstawowa – usługi autobusowe
- 702 Sprzedaż pozostałych usług
 - ✓ 702-01 Wynajem autobusów
 - ✓ 702-02 Wynajem przystanków i parkingów
 - ✓ 702-03 Reklama
 - ✓ 702-04 Usługa warsztatu
 - ✓ 702-05 Mycie autobusów i innych pojazdów
 - ✓ 702-06 Testowanie autobusu
 - ✓ 702-06 Oplata dodatkowa za kartę
- 750 Przychody finansowe
 - ✓ 750-01 Odsetki od należności
 - ✓ 750-02 Odsetki budżetowe pozost.podat.i opłat
 - ✓ 750-03 Odsetki od należności NKUP
 - ✓ 751-04 Odsetki budżetowe- podatek od nieruch.
 - ✓ 751-05 Odsetki budżetowe
- 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 i koszty zastępstwa procesowego
 - ✓ 760-06 Pozostałe przychody

...

- ✓ 760-07 Pozostałe przychody nie stanowiące przychodu podatkowego
- ✓ 760-08 Wpływy ze szkód powypadkowych autobusy
- ✓ 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 2021 roku, tj. 01.01-31.12.2021 roku.

Nazwa	Wartość	Udział
Wynagrodzenia	5 163 850,33	47,37%
Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81	24,46%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	1 197 181,26	10,98%
Usługi obce	607 085,29	5,57%
Amortyzacja	756 531,90	6,94%
Pozostałe koszty rodzajowe	284 751,37	2,61%
Podatki i opłaty	224 210,90	2,06%
Razem	10 900 069,86	100,00%

Tabela 2 Koszty w układzie rodzajowym w okresie funkcjonowania Spółki w 2021 roku

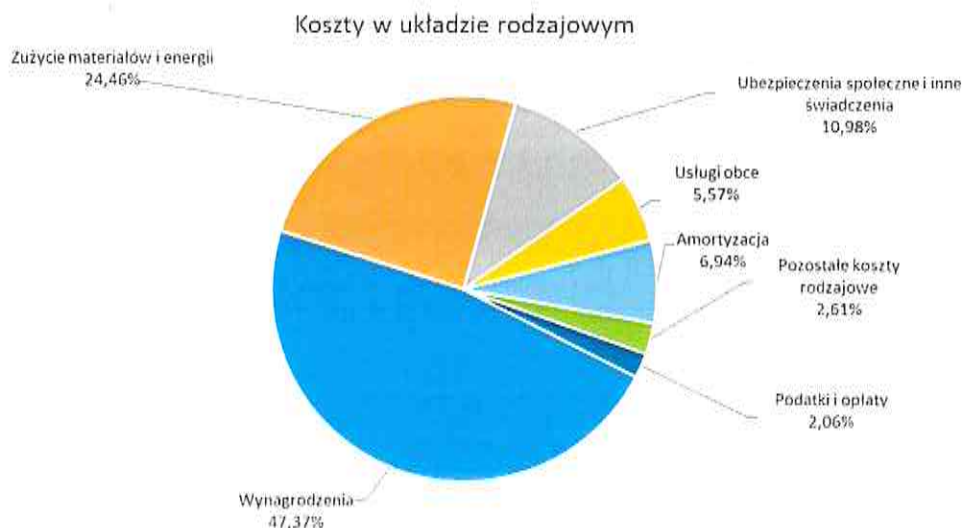
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Najistotniejszymi pozycjami kosztowymi Spółki, które łącznie stanowią prawie 72% kosztów działalności operacyjnej, są koszty wynagrodzeń oraz zużycia materiałów i energii. Koszty wynagrodzeń w analizowanym okresie wyniosły prawie 5 164 tys. zł, co stanowiło ok. 47,37% kosztów, natomiast koszty zużytych materiałów i energii wyniosły 2 666 tys. i stanowiły ok. 24,46% kosztów działalności operacyjnej Spółki. Koszty paliwa, olejów i smarów wynoszą prawie 1 854 tys. zł, co stanowi ok. 69,51% kosztów zużycia materiałów i energii. Koszty związane z ubezpieczeniami społecznymi i innymi świadczeniami stanowią 10,98% kosztów całkowitych, a ich wartość wyniosła ponad 1 197 tys. zł, w strukturze kosztów udział poniżej 10% uzyskały również takie koszty jak Usługi



obce (5,57%), Amortyzacja (6,94%), Pozostałe koszty rodzajowe (2,61%). Najmniejszy udział w kosztach działalności operacyjnej mają Podatki i opłaty (2,06%).

Na wykresie 1 zostały przedstawione koszty działalności operacyjnej Spółki w okresie jej funkcjonowania w 2021 roku w układzie rodzajowym.



Wykres 1 Koszty w układzie rodzajowym w okresie funkcjonowania Spółki w 2021 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

5.2. Podział kosztów ze względu na działalność

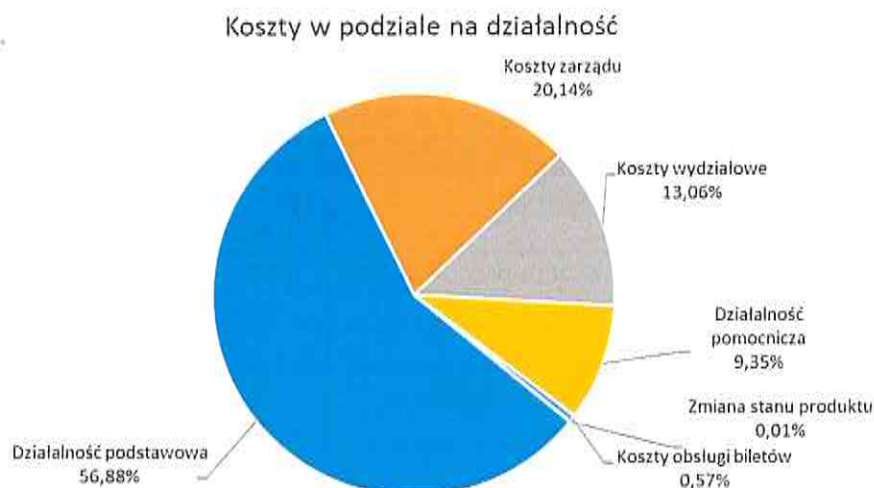
Spółka ewidencjonuje koszty zarówno w układzie rodzajowym, jak i w podziale na prowadzone działalności (Miejsca Powstawania Kosztów – MPK). W niniejszym rozdziale przedstawione zostaną koszty Spółki według obowiązujących MPK-ów oraz w podziale na działalność publiczną i niepubliczną, zarówno przed rozliczeniem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

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••



Wykres 2 Koszty w podziale na rodzaj działalności w okresie funkcjonowania Spółki w 2021 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty przypisane bezpośrednio do działalności podstawowej przed rozliczeniem poszczególnych działalności stanowią 56,88% kosztów działalności operacyjnej Spółki. Znaczący udział w strukturze kosztów mają także koszty zarządu, które stanowią 20,14% wszystkich kosztów, koszty wydziałowe z udziałem 13,06%, koszty działalności pomocniczej, które stanowią 9,35% kosztów ogółem oraz koszty związane z obsługą biletów powierzonych stanowiące 0,57% ogółu kosztów działalności operacyjnej. Najniższy udział w strukturze kosztów Spółki mają koszty związane ze zmianą stanu produktów – ok. 0,01%.

Nazwa	Wartość	Udział
Działalność podstawowa	6 199 865,98	56,88%
Koszty zarządu	2 194 786,96	20,14%
Koszty wydziałowe	1 423 239,05	13,06%
Działalność pomocnicza	1 019 587,11	9,35%
Koszty obsługi biletów	61 620,47	0,57%
Zmiana stanu produktu	970,29	0,01%
Razem	10 900 069,86	100,00%

Tabela 3 Koszty w podziale na rodzaj działalności w okresie funkcjonowania Spółki w 2021 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

•••

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

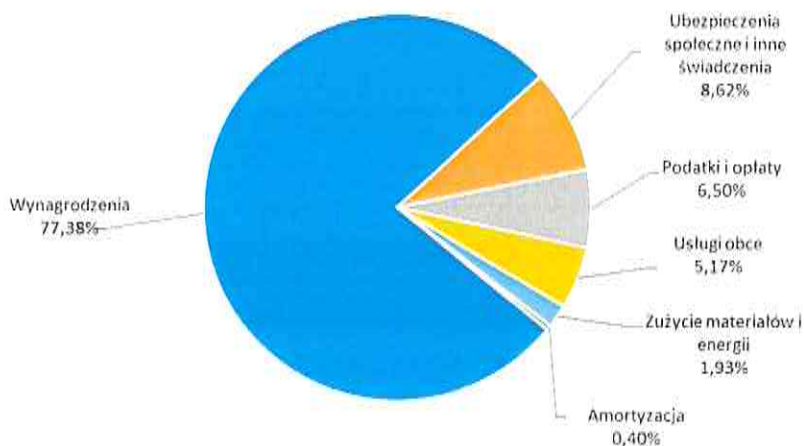
Koszty wydziałowe		
Nazwa	Wartość	Udział
Koszty działalności operacyjnej	1 423 239,05	100,00%
Wynagrodzenia	1 101 283,63	77,38%
Świadczenia na rzecz pracowników	122 664,13	8,62%
Podatki i opłaty	92 528,90	6,50%
Usługi obce	73 612,44	5,17%
Zużycie materiałów i energii	27 517,03	1,93%
Amortyzacja	5 632,92	0,40%

Tabela 4 Struktura kosztów wydziałowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Wynagrodzenia stanowią 77,38% wszystkich kosztów wydziałowych i za sprawą tego dotyczą w całości działalności podstawowej. Wynagrodzenia razem ze świadczeniami na rzecz pracowników stanowią 86,00% kosztów wydziałowych. Pozostałymi kluczowymi elementami kosztów wydziałowych są podatki i opłaty stanowiące 6,50%, usługi obce stanowiące 5,17%, zużycie materiałów i energii 1,93% oraz koszty dotyczące amortyzacji stanowiące 0,40% wszystkich kosztów sklasyfikowanych jako wydziałowe.

Koszty wydziałowe w podziale na rodzaje



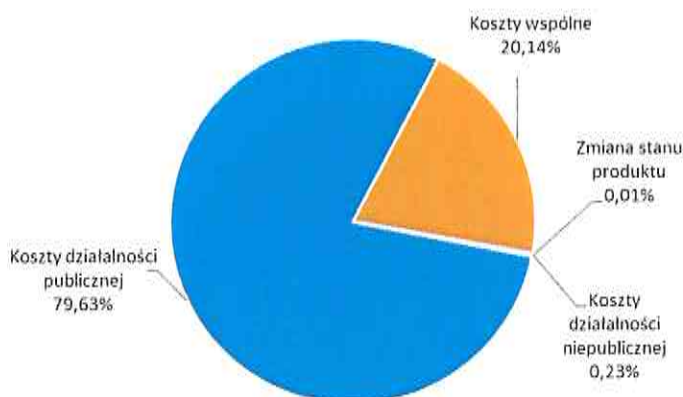
Wykres 3 Koszty w podziale na działalność

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta



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	8 679 496,22	79,63%
Koszty wspólne	2 194 786,96	20,14%
Koszty działalności niepublicznej	24 816,39	0,23%
Zmiana stanu produktu	970,29	0,01%
Razem	10 900 069,86	100,00%

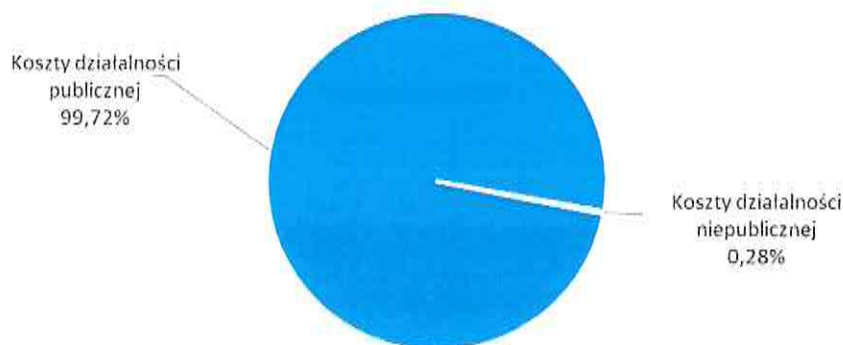
Tabela 5 Koszty w podziale na rodzaj działalności przed rozliczeniem kosztów wspólnych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty działalności publicznej przed rozliczeniem kosztów wspólnych stanowią 79,63% kosztów działalności operacyjnej Spółki. Udział kosztów działalności niepublicznej 0,23% 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	10 869 160,18	99,72%
Koszty działalności niepublicznej	30 909,68	0,28%
Razem	10 900 069,86	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 99,72% 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 powiązaniem 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 7 zostały przedstawione koszty Spółki w układzie rodzajowym, kalkulacyjnym oraz zgodnie z miejscem powstawania kosztów.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

Koszty według miejsca powstawania kosztów		
Nazwa	Wartość	Udział
Koszty działalności operacyjnej	10 900 069,86	100,00%
Wynagrodzenia	5 170 339,40	47,43%
Zużycie materiałów i energii	2 657 517,12	24,38%
Świadczenia na rzecz pracowników	1 196 566,21	10,98%
Amortyzacja	756 531,90	6,94%
Usługi obce	608 820,83	5,59%
Pozostałe koszty rodzajowe	285 113,21	2,62%
Podatki i opłaty	224 210,90	2,06%
Zmiana stanu produktu	970,29	0,01%

Koszty w układzie porównawczym		
Nazwa	Wartość	Udział
Wartość sprzedanych produktów, towarów i usług	10 900 069,86	100,00%
Sprzedaż podstawowa - usługi autobusowe	10 868 189,89	99,71%
Sprzedaż pozostałych usług	30 909,68	0,28%
Zmiana stanu produktu	970,29	0,01%

Koszty rodzajowo		
Nazwa	Wartość	Udział
Koszty działalności operacyjnej	10 900 069,86	100,00%
Wynagrodzenia	5 163 850,33	47,37%
Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81	24,46%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	1 197 181,26	10,98%
Amortyzacja	756 531,90	6,94%
Usługi obce	607 085,29	5,57%
Pozostałe koszty rodzajowe	284 751,37	2,61%
Podatki i opłaty	224 210,90	2,06%

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 biernie 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.

Różnica pomiędzy zyskiem brutto (bez uwzględnienia zmiany stanu produktów), a podstawą opodatkowania za 2021 rok wynika z 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 2021 rok nie zmieni się z uwagi na rozliczenie rekompensaty w roku 2021.

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.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

...

L.p.	Wyszczególnienie	Działalność ogółem	Działalność publiczna
I	Wynik brutto - bilansowy	390 906,62	355 046,28
II	Różnica między wynikiem bilansowym a podatkowym	-43 712,37	-43 712,37
III	Koszty nie stanowiące kosztów uzyskania przychodu	238 588,09	238 588,09
1	Amortyzacja ST i WNIP NKUP	121 523,28	121 523,28
2	Koszty NKUP	5 827,64	5 827,64
3	Koszty likwidacji szkód majątkowych i komunikacyjnych	169 586,06	169 586,06
IV	koszty podatkowe do odliczenia w 2022r. razem, w tym:	78 398,88	78 398,88
1	ZUS "13" za 2021r. Opłacone w II 2022r.	57 095,99	57 095,99
2	FP "13" za 2021r. Opłacone w II 2022r.	6 641,93	6 641,93
3	FGŚP "13" za 2021r. Opłacone w II 2022r.	520,96	520,96
4	Umowy zlecenie kierowców za XII 2021 r. Wyplacone w I 2022r.	14 140,00	14 140,00
V	naliczone rezerwy krótkookresowe do odliczenia w następnym roku	149 552,99	149 552,99
VI	Zwiększenia razem, w tym:	136 747,77	136 747,77
1	ZUS pobory fizycznych za XII i "13" za 2021 r. Opłacone w II 2022 r.	96 192,30	96 192,30
2	FP pobory fizycznych za XII i "13" za 2021r. Opłacone w II 2022 r.	12 121,18	12 121,18
3	FGŚP pobory fizycznych za XII i "13" za 2021r. Opłacone w II 2022 r.	570,29	570,29
4	Umowy zlecenie kierowców za XII 2021r. Wyplacone w I 2022 r.	27 864,00	27 864,00
VII	Saldo zwiększeń/zmniejszeń kosztów	-238 588,09	-238 588,09
VIII	Zmniejszenia przychodów	281 700,85	281 700,85
1	naliczone a nieopłacone odsetki	188,09	188,09
2	częściowe rozwiązanie rezerwy długookresowej	1 380,00	1 380,00
3	wypłaty odszkodowań od ubezpieczycieli	182 245,20	182 245,20
4	korekta rekompensaty za 2020r. Do odliczenia w II 2021r.	97 887,56	97 887,56
IX	Zwiększenia przychodów	370,68	370,68
1	odsetki od należności z 2020r. opłacone w 2021r.	370,68	370,68
2	korekta rekompensaty za 2021r. Do odliczenia w II 2022r.		
3	Saldo zwiększeń/zmniejszeń przychodów	-281 330,17	-281 330,17
4	Zmiana stanu produktu	-970,29	-970,29
X	Zysk do opodatkowania	347 194,25	311 333,91
XI	Strata z poprzednich lat do odliczenia		
	Podatek	65 967,00	59 153,00
	Podatek zapłacony		
XII	Podatek do zapłaty	65 967,00	59 153,00

Tabela 8 Różnica między wynikiem bilansowym a podatkowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Wynik bilansowy wygenerowany z działalności publicznej był o 9,95% niższy od faktycznego wyniku brutto MPK w Łomży. Zysk do opodatkowania spadł względem wyniku bilansowego o 11,21%, z uwagi na wyższe o 43,7 tys. zł zmniejszenia przychodów podatkowych od zmniejszeń kosztów podatkowych.

Całkowity	Publiczny	Komercyjny
65 967,00	59 153,00	6 814,00

Tabela 9 Podział podatku dochodowego na rodzaje działalności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.



Udział w podatku działalności publicznej wyniósł aż 59 153 zł, co stanowiło 90% całej kwoty podatku do zapłaty, natomiast podatek przypisany działalności niepublicznej wyniósł około 6 814 zł.

6.2. Charakterystyka przychodów ze sprzedaży w roku 2021

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 2021 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	I-XII 2021	Udział
700	Sprzedaż podstawowa - usługi autobusowe	10 838 628,74	–
702	Sprzedaż pozostałych usług	118 662,02	
702-01	Wynajem autobusów	50 426,11	
702-02	Wynajem przystanków i parkingów	12 640,65	
702-03	Reklama	54 892,00	
702-04	Usługa warsztatu	450,00	
702-05	Mycie autobusów i innych pojazdów	253,26	
–	Razem, w tym	10 957 290,76	100,00%
	Działalność publiczna	10 838 628,74	98,92%
	Działalność niepubliczna	118 662,02	1,08%

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 2021 roku zostały przydzielone działalności komercyjnej. Ich łączna kwota to 118 662,02 zł, a procentowy udział w strukturze przychodów wynosi 1,08%, wobec 10 838 628,74 zł przychodów publicznych wygenerowanych w formie rekompensaty. W strukturze przychodów niepublicznych największy udział mają wpływy wygenerowane na sieci z reklam, które stanowią 46,26% 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 98,92% kosztów operacyjnych Spółki), przyjęto, że zarówno pozostałe koszty operacyjne, jak i koszty finansowe stanowią koszty działalności publicznej.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

...

W tabeli nr 11 zostały przedstawione pozostałe koszty operacyjne, natomiast koszty finansowe nie wystąpiły.

Pozostałe koszty operacyjne		
Nazwa	2021	Udział
Likwidacje	704 461,66	80,16%
Szkody powypadkowe - autobusy	169 586,06	19,30%
Poniesione koszty nie stan.k.u.p.	2 500,00	0,28%
Zasądzona renta	1 380,00	0,16%
Koszty sądowe, komornicze i zastępstwo procesowe	800,35	0,09%
Koszty osiągnięcia pozostałych przychodów w wart.cen zakup	40,42	0,00%
Pozostałe koszty	1,36	0,00%
Razem	878 769,85	100,00%

Tabela 11 Pozostałe koszty operacyjne w okresie funkcjonowania Spółki w 2021 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

W strukturze pozostałych kosztów operacyjnych główną pozycją są likwidacje, których udział wyniósł 80,16%. Koszty te dotyczą sprzedaży autobusów dokonanej w sierpniu. **Z uwagi na fakt, że autobusy były wykorzystywane głównie do działalności publicznej koszty i przychody związane z ich sprzedażą należy zakwalifikować do działalności publicznej.** Drugą pozycją, której udział wynosi 19,30% pozostałych kosztów operacyjnych są szkody powypadkowe – autobusy. Pozostałe koszty operacyjne to poniesione koszty nie stanowiące KUP (0,28%), zasądzone renty (0,16%), koszty sądowe, komornicze i zastępstwo procesowe (0,09%), koszty osiągnięcia pozostałych przychodów w wartości cenie zakupu (0,00%) oraz pozostałe koszty (0,00%).

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 1 208 000,84 zł, a najwyższy udział w strukturze przychodów z pozostałej działalności operacyjnej mają przychody ze sprzedaży autobusów, które stanowią 75,64%. Drugą co do wielkości pozycją w strukturze pozostałych przychodów są wpływy ze szkód powypadkowych - autobusy wynoszące 182 245,20 zł, co stanowi 15,09% kosztów. Trzecią istotną pozycją co do wielkości udziału w strukturze przychodów są pozostałe przychody, które wyniosły 84 068,29 zł, a ich udział w całości pozostałych kosztów operacyjnych wyniósł 6,97%. Pozostałymi częściami składającymi się na wartość pozostałych przychodów operacyjnych są refundacje wynagrodzeń z urzędu pracy (2,05%), nadwyżki inwentaryzacyjne (0,15%), pozostałe przychody nie stanowiące przychodów podatkowych (0,11%) oraz podatek VAT (0,00%). 100% przychodów z pozostałej działalności można przypisać do działalności publicznej.

...

Pozostałe przychody operacyjne		
Nazwa	2021	Udział
Przychody ze sprzedaży materiałów i środków trwałych	913 755,20	75,64%
Wpływy ze szkód powypadkowych autobusy	182 245,20	15,09%
Pozostałe przychody	84 068,29	6,96%
Refundacja wynagrodzeń z UP	24 713,67	2,05%
Nadwyżki inwentaryzacyjne	1 836,78	0,15%
Pozost. przych. nie stan.przych.podatk.	1 380,00	0,11%
Podatek VAT	1,70	0,00%
Razem	1 208 000,84	100,00%

Tabela 12 Pozostałe przychody operacyjne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Przychody finansowe wyniosły natomiast 476,44 zł i w ich skład wchodziły odsetki od należności odpowiadające aż za 60,52% przychodów finansowych oraz odsetki od należności NKUP stanowiące 39,48%.

Pozostałe przychody finansowe		
Nazwa	2021	Udział
Odsetki od należności	288,35	60,52%
Odsetki od należności nkup	188,09	39,48%
Razem	476,44	100,00%

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 329 238,99 zł i całe saldo przypada na działalność podstawową.

Saldo kosztów i przychodów finansowych wyniosło 476,44zł, zostało w 100% przypisane do działalności podstawowej. Zatem saldo działalności finansowej Spółki w wysokości 476,44 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 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/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** osiągnięte 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 bazowych w całym okresie trwania Umowy. Zgodnie z umową kapitał reprezentowany jest jako środki zaangażowane w rekompensatę w danym roku.



Stopa SWAP przyjmowana w każdym roku powierzenia powinna być stała i wynosić 1,75%, czyli stopę dla umów 10-letnich obowiązującą w okresie, w którym podpisano umowę powierzenia (01.01.2020-30.06.2020):

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	-0.39	-0.41	-0.39	-0.36	-0.32	-0.27	-0.22	-0.15	-0.09	-0.03
BGN	-0.08	-0.10	-0.08	-0.05	-0.01	0.04	0.09	0.16	0.22	0.28
CZK	2.15	2.05	1.92	1.80	1.69	1.58	1.50	1.43	1.38	1.36
DKK	-0.31	-0.32	-0.30	-0.27	-0.23	-0.18	-0.12	-0.06	0.00	0.06
GBP	0.79	0.75	0.75	0.75	0.75	0.76	0.77	0.78	0.80	0.81
HRK	0.04	0.10	0.13	0.16	0.24	0.33	0.44	0.51	0.54	0.57
HUF	0.27	0.37	0.48	0.60	0.71	0.83	0.94	1.05	1.16	1.27
RON	2.99	2.91	2.90	2.91	2.95	3.02	3.09	3.14	3.22	3.23
PLN	1.70	1.73	1.71	1.70	1.72	1.72	1.73	1.73	1.74	1.75
SEK	0.02	0.02	0.03	0.05	0.10	0.16	0.22	0.28	0.34	0.40
ISK	4.26	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
NOK	1.94	1.89	1.84	1.80	1.78	1.77	1.77	1.77	1.78	1.79
CHF	-0.74	-0.75	-0.72	-0.68	-0.63	-0.56	-0.50	-0.43	-0.37	-0.31

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg

Swap rates are based on average of daily observations (px_mid) from 01.09.2019 to 30.11.2019 excluding non-trading days

For BGN: no longer swap rates available (EUR + 31 bps)

Tabela 14 Stopa SWAP dla umów podpisanych w okresie 01.01.2020-30.06.2020

Źródło: https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en

Stopy SWAP nie należy zmieniać w trakcie trwania umowy, ponieważ stanowi ona swego rodzaju gwarancję rentowności działalności w okresie, na który podpisywana została umowa. Aktualizując stopę SWAP w trakcie trwania umowy, w całym okresie powierzenia wypłacony rozsądny zysk mógłby przekroczyć maksymalny rozsądny zysk przyjęty w momencie podpisania umowy. Mogłoby to doprowadzić do uznania rozsądnego zysku wypłaconego Spółce w okresie 2020-2030 za niedozwoloną pomoc publiczną.

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 2021 wynosi on **289 126,45 zł**, jego kalkulacja została zaprezentowana, w zamieszczonej poniżej, tabeli numer 15 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	10 513 689,12
Rozsądny zysk netto	289 126,45
Rozsądny zysk brutto	356 946,24

Tabela 15 Maksymalny rozsądny zysk

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Wyliczony rozsądny zysk jest wyższy niż założony w PRU na rok 2021, ponieważ w PRU przyjęto błędne założenie konieczności aktualizacji stopy SWAP w trakcie trwania powierzenia. Takie postępowanie jest nieprawidłowe, ponieważ rozsądny zysk określony w momencie podpisywania umowy powierzenia należy rozliczyć w całym okresie powierzenia, więc zmiana stopy w trakcie trwania roku może doprowadzić do wystąpienia znaczącej rozbieżności w wypłaconej i należnej rekompensacie w ostatnim roku powierzenia.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

Zysk na poziomie 2,75% należy uznać za rozsądny ponieważ stanowił on „bezpieczną przystań” w momencie podpisywania umowy powierzenia pomiędzy Operatorem i Organizatorem.

7.3. Kalkulacja należnej Rekompensaty z uwzględnionym rozsądnym zyskiem na maksymalnym poziomie

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

Nazwa	I-XII 2021
Koszty działalności operacyjnej	10 900 069,86
Amortyzacja	756 531,90
Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81
Usługi obce	607 085,29
Podatki i opłaty	224 210,90
Wynagrodzenia	5 163 850,33
Świadczenia na rzecz pracowników	1 197 181,26
Pozostałe koszty rodzajowe	284 751,37
Rozliczenia międzyokresowe	0,00
- minus koszty świadczenia usług niepublicznych - transportowych i innych usług	-30 909,68
- Pokrycie salda kosztów finansowych i przychodów	-476,44
+ Pokrycie podatku dochodowego od działalności publicznej	59 153,00
- Saldo pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych	-329 238,99
+ Zmiana stanu produktu	-970,29
Razem koszty poniesione w związku z usługą publiczną	10 597 627,46
- Zysk netto z działalności komercyjnej	-29 046,34
- Wpływy finansowe wygenerowane na sieci	-54 892,00
+ Rekompensata na rozsądny zysk netto	289 126,45
łącznie Rekompensata	10 802 815,57

Tabela 16 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z rozporządzeniem WE 1370/2007 za okres funkcjonowania Spółki w 2021 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

R	R - wartość Rekompensaty	10 802 815,57
K	Koszty poniesione w związku z realizacją przedmiotu umowy i podatek CIT	11 812 926,74
P	Dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją przedmiotu umowy	-1 215 299,28
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	-83 938,34
A	Wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia	0,00
RZ	Rozsądny zysk	289 126,45

Tabela 17 Kalkulacja należnej Rekompensaty zgodnej z umową przewozową za okres funkcjonowania Spółki w 2021 roku z uwzględnieniem rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

•••

Rozsądny zysk zgodnie z maksymalnym możliwym poziomem przyjęto jako 289 126,45 zł.

Wystąpiła różnica między rekompensatą naliczoną a wypłaconą. W takim wypadku Organizator będzie mógł pomniejszyć wypłaconą w 2022 roku rekompensatę o kwotę nadpłaty w wysokości 35 813,17 zł.

Rozbieżność w wysokości rekompensaty	
rekompensata naliczona po audycie	10 802 815,57
rekompensata wypłacona	10 838 628,74
nadpłata (+)/niedopłata (-)	35 813,17

Tabela 18 Rozliczenie rekompensaty wypłaconej i naliczonej zgodnie z umową za 2021 r. w zł przy przyjęciu rozsądnego zysku na maksymalnym poziomie.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Spółka w okresie 01.01.2021 – 31.12 2021 roku wystawiła faktury na 10 838 628,74 zł netto tytułem rekompensaty za wykonanie planowanej pracy przewozowej w wielkości 1 369 435 wzkm (7,91 zł netto/wzkm).

Faktyczna wielkość wykonanej pracy przewozowej wyniosła 1 370 896 wzkm, czyli była wyższa od zakładanego planu o 0,11%.

Realizacja planu operacyjnego	Jazdy techniczne	Wynajem komercyjny	Łącznie
1 364 357	6 539	3 779	1 374 675

Tabela 19 Struktura wykonanej pracy przewozowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

99,25% wykonanej pracy przewozowej stanowiła realizacja planu operacyjnego. Jedynie 0,48% 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 7,92 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 8,44 zł/km.

Faktyczna wartość należnej rekompensaty w przeliczeniu na kilometr bez uwzględniania kosztów kilometrów technicznych wyniosła 7,92 zł/km w wypadku wariantu z przyznaniem maksymalnego rozsądnego zysku

Zaewidencjonowana wysokość Rekompensaty jest wyższa od należnej, wynikającej z niniejszej kalkulacji o 35 813,17 zł.

Wskazana powyżej kwota stanowi nadwyżkę rekompensaty w roku 2021 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. Roczny Plan Realizacji Umowy na rok 2021 zakłada zysk na poziomie 227 711 złotych. Wartość rozsądnego zysku wynikającego z zawartej umowy odbiega o 61 415,45 zł od rozsądnego zysku zakładanego w rocznym planie realizacji umowy. Według umowy rozsądny zysk został zdefiniowany jako iloczyn stopy SWAP dla okresu w którym podpisano umowę powiększonej o 100 punktów bazowych (łącznie 2,75%) oraz kwoty rekompensaty wynikającej z różnicy między kosztami a przychodami z działalności publicznej. Roczny plan realizacji umowy znajdujący się w Aneksie nr 1 do umowy powierzenia przyjmuje stopę SWAP na poziomie 1% (łącznie ze stopą bazową 2,00%). Zaleca się przyjmowanie do RPRU stałej stopy rozsądnego zysku w wysokości 2,75% (Stopa SWAP dla umów 10-letnich obowiązująca w okresie 01.01.2020-30.06.2020 powiększona o stopę bazową wynoszącą 1%)

W RPRU należy przyjmować Rozsądny Zysk na poziomie 2,75%.

Raport z audytu rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów w komunikacji publicznej w roku 2021 wersja po zakończonym badaniu biegłego rewidenta

...

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:

- przygotowania lub przedstawienia w dokumencie wniosków lub konkluzji z góry tendencyjnie zakładanymi wartościami,
- uzyskania z góry założonego rezultatu,
- przyszłych wydarzeń bezpośrednio związanych z celem audytu,
- 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 sp. z o.o. oraz jej wspólnicy:

- nie posiadają udziałów, akcji lub innych tytułów własności w jednostce lub w jednostce z nią stowarzyszonej, dominującej, zależnej lub współzależnej,
- 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,
- w ostatnich 3 latach nie uczestniczyli w prowadzeniu ksiąg rachunkowych, stanowiących przedmiot badania,
- 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.
- 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
Analityk Finansowy

.....
Karol Szulgit
Analityk Finansowy

.....
Maciej Grabowski
Prezes Zarządu, Strefa Doradztwa sp. z o.o.

Sporządzono w trzech egzemplarzach

Toruń, 24 marca 2022r.

STREFA DORADZTWA sp. o.o.

ul. Konopnickiej 20/4a

87-100 Toruń

REGON 341202403, NIP 956-229-77-25

Tel 782-866-493, Fax 56-6211816

www.strefadoradztwa.pl, biuro@strefadoradztwa.pl



Porównanie MPK w Łomży sp. z o.o. i innych podobnych podmiotów świadczących usługi przewozowe w 2021 roku

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



Porównanie MPK w Łomży sp. z o.o. i innych podobnych podmiotów świadczących usługi przewozowe w miastach o zbliżonym układzie komunikacyjnym

Celem porównania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. z innymi podmiotami świadczącymi usługi publicznego transportu zbiorowego jest przede wszystkim określenie poziomu kosztów świadczonych usług. Poziom ten określany jest poprzez porównanie nie tylko kosztochłonności pracy przewozowej, ale również wydajności pracowników.

W związku z wymogiem zachowania poufności danych, w niniejszym opracowaniu nie podano nazw tych przedsiębiorstw.

Dobór zakładów do porównań w zakresie komunikacji autobusowej został dokonany ze względu na:

- długość linii (Łomża – 221 km, pozostałe – od 110 do 490 km),
- liczbę wozów w ruchu (Łomża – 36, pozostałe – od 18 do 51),
- ludność miasta (Łomża – 59 tys. mieszkańców, pozostałe – od 38 tys. mieszkańców do 106 tys.).

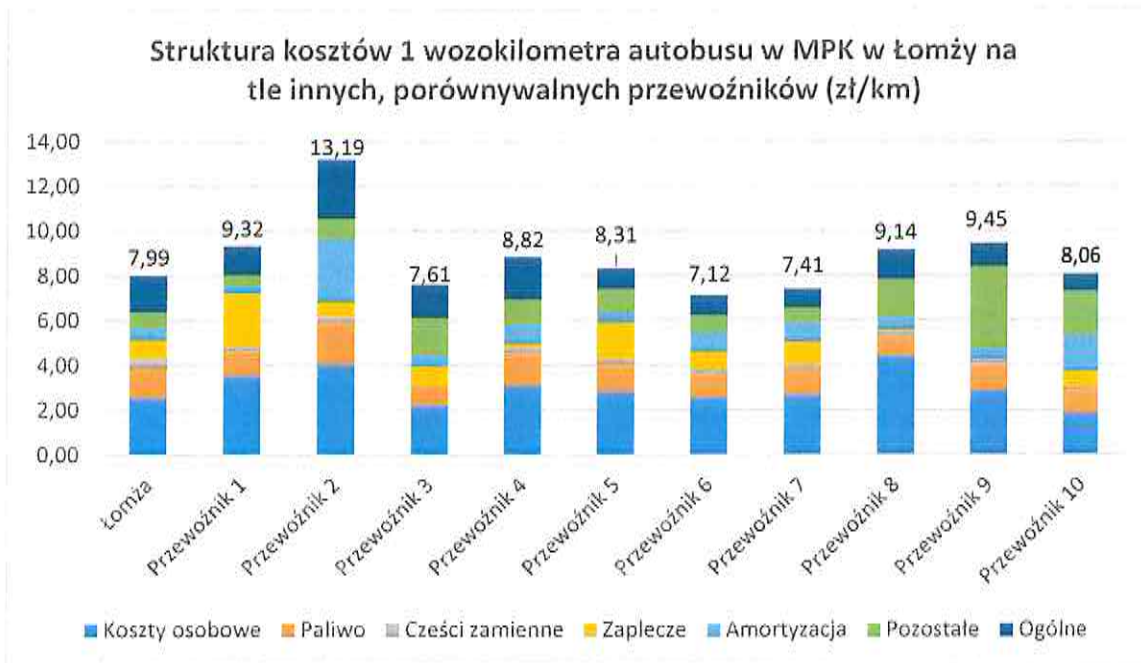
Ze względu na brak komunikacji tramwajowej w Łomży pod uwagę wzięto jedynie miasta, które tak jak Łomża posiadają jedynie transport miejski w formie autobusów, więc wśród grupy porównywanych przedsiębiorstw nie znajdują się takie, które posiadają transport tramwajowy.

Obszarami, które w szczególności powinny podlegać porównaniu to:

1. Koszt 1 wozokilometra autobusu,
2. Struktura kosztów 1 wozokilometra,
3. Zatrudnienie w strukturze kierowców i pracowników zaplecza

Porównanie kosztów wozokilometra autobusu informuje o kosztochłonności świadczenia usług. Do porównania wykorzystane zostały dane zgromadzone wg tej samej metodologii. Koszty przedstawiono dla roku 2021 na tle kosztów porównywalnych przedsiębiorstw z roku 2020. Należy zatem pamiętać, że na skutek inflacji koszty jednego wozokilometra wzrosły w porównaniu z 2020 rokiem, więc gdyby dane dotyczące pozostałych przewoźników były aktualniejsze, to MPK w Łomży wyglądałaby jeszcze lepiej na tle pozostałych przewoźników. Poniżej wykres porównawczy dla 10 przewoźników z innych miast. W szczególności przedstawione są orientacyjne wielkości kosztów osobowych osób prowadzących autobusy, paliwo, koszty zaplecza technicznego, części zamienne, amortyzacja, koszty ogólne.

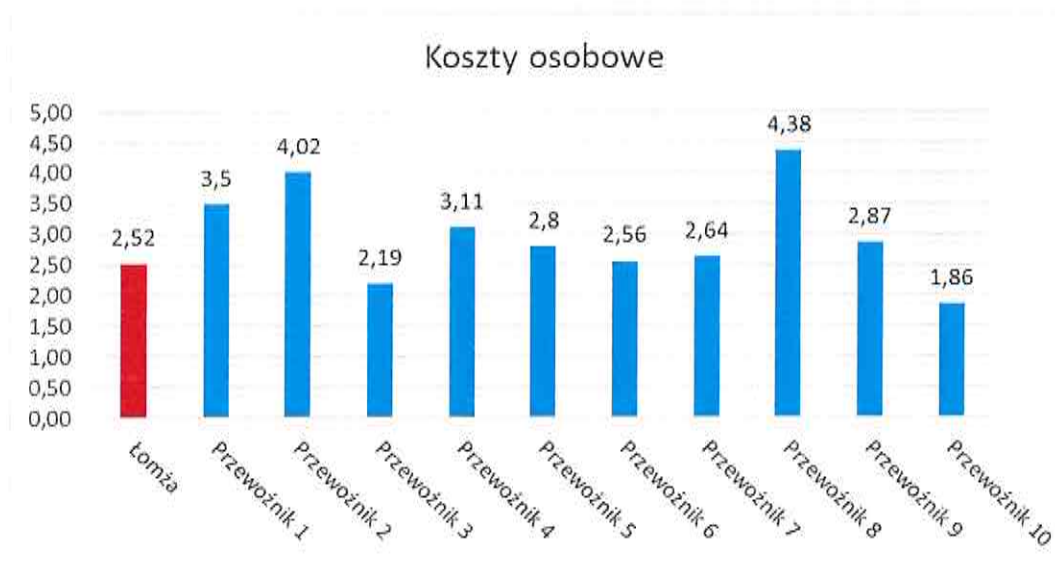
MPK w Łomży sp. z o.o. zajmuje 5. miejsce wśród badanych pod względem najniższych kosztów przypadające na jeden wozokilometr i tym samym można stwierdzić, że jakość zarządzania spółką stoi na wysokim poziomie i działa w sposób oszczędny.



Wykres 1 Struktura kosztów 1 wozokilometra autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

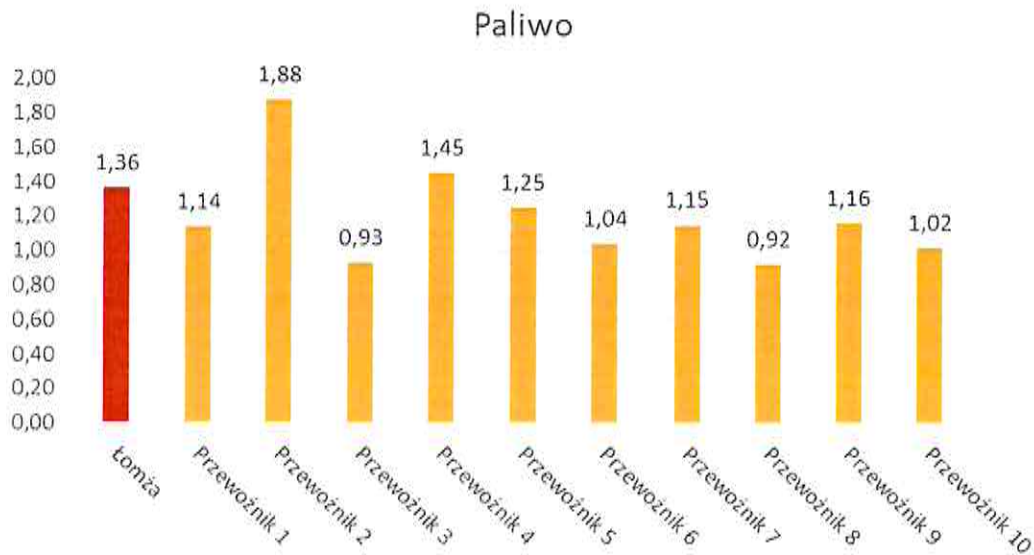
Jeżeli chodzi o koszty osobowe skupiające wynagrodzenia, nagrody premie i wszystkie inne gratyfikacje personelu MPK w Łomży zajmuje dość wysoką pozycję, (3 miejsce na 11 przedsiębiorstw).



Wykres 2 Koszty osobowe na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

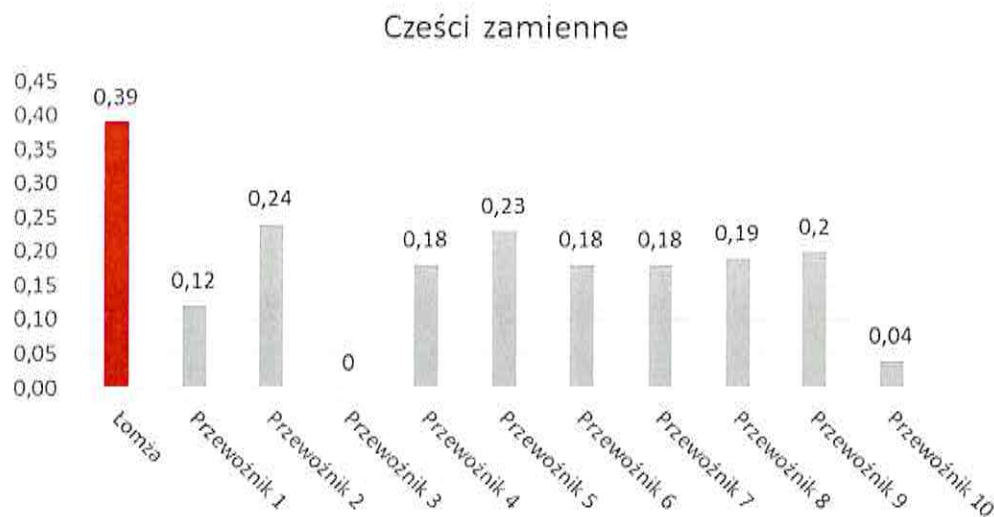
W aspekcie kosztów paliwa spółka zajmuje dziesiąte miejsce, na dwanaście przedsiębiorstw z branży transportu zbiorowego.



Wykres 3 Koszty paliwa na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

W aspekcie kosztów części zamiennych MPK w Łomży zajmuje ostatnią pozycję. Może być to spowodowane odmienną klasyfikacją kosztów przez resztę porównywanych podmiotów, w których przypadku niektóre koszty części zamiennych klasyfikowane zostały jako koszty zaplecza autobusowego.

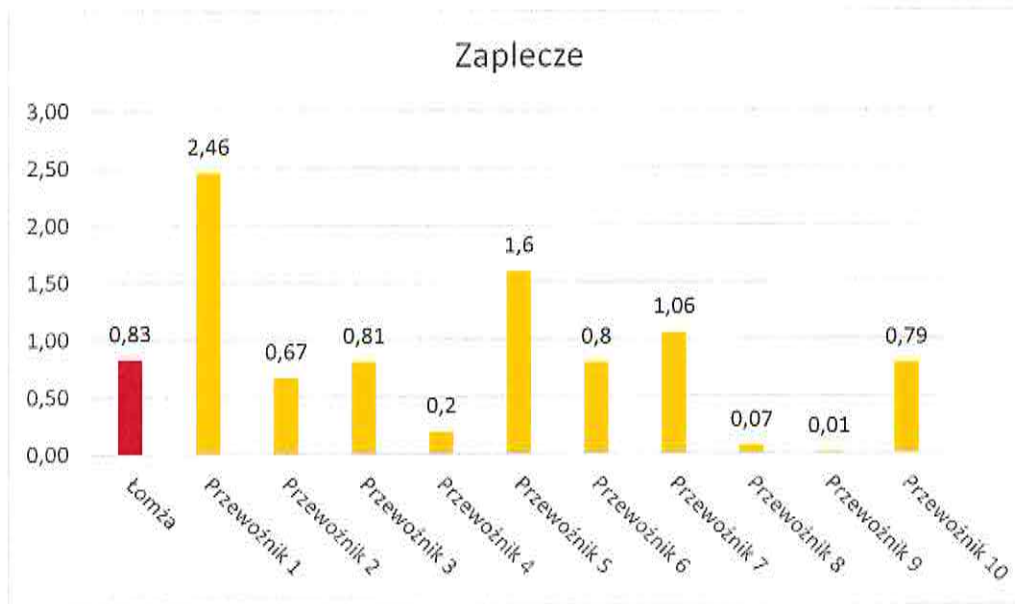


Wykres 4 Koszty części zamiennych na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Pod względem kosztów zaplecza MZK w Łomży zajmuje dość wysokie, ósme miejsce na tle pozostałych przewoźników. Warto odnotowania jest duża amplituda pomiędzy wynikiem najniższym (0,01) oraz najwyższym (2,46). Duże odchylenie może być skutkiem kwalifikacji

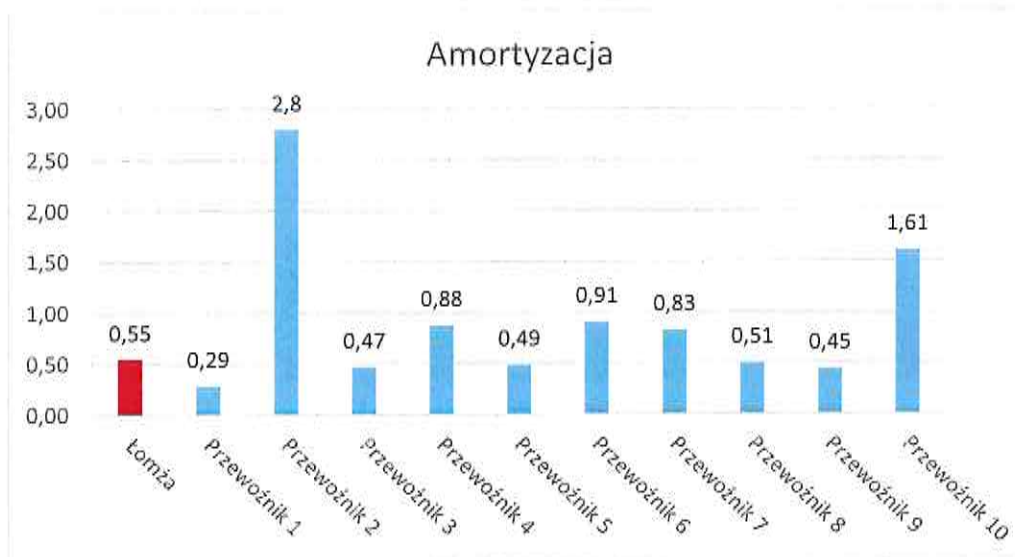
niektórych kosztów dotyczących części zamiennych jako koszty zaplecza w innych spółkach. Wynik omawianej spółki nie różni się zbytnio od średniej kosztów zaplecza wynoszącej 0,78.



Wykres 5 Koszty zaplecza na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

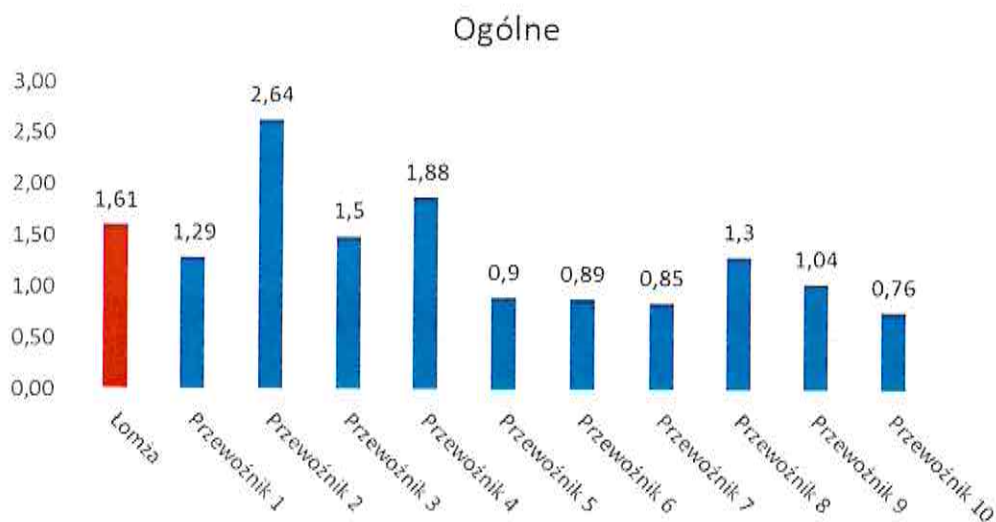
Pod względem wartości amortyzacji na wzkkm MPK Łomża sp. z o. o. zajmuje środkowe, szóste miejsce. Koszty amortyzacją są jednak stosunkowo niskie względem średniej wynikającej z wartości amortyzacji wszystkich przedstawionych przewoźników wynoszącej 0,89. Wnioskować więc można, że MPK w Łomży posiada w znacznej części zamortyzowany tabor autobusów.



Wykres 6 Koszty amortyzacji na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

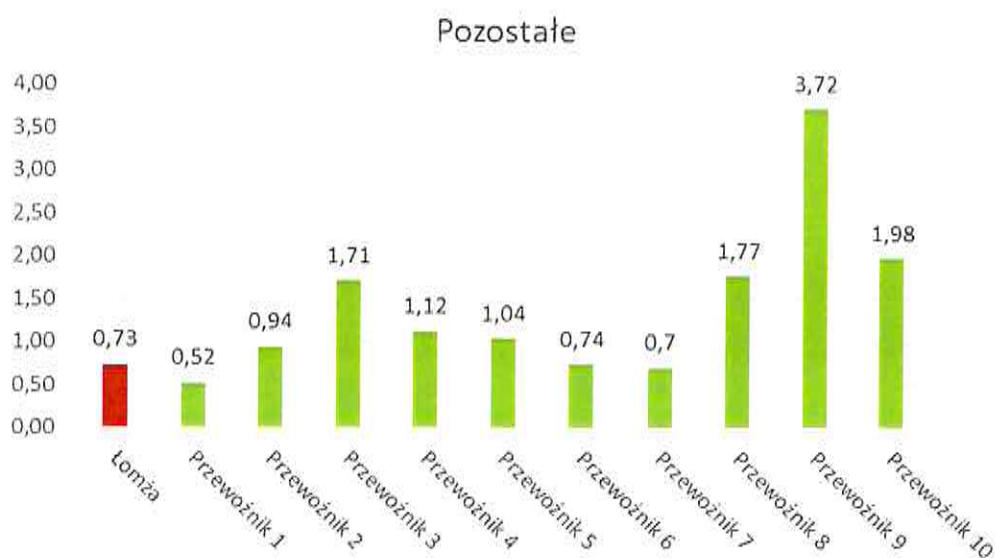
Pod względem ogólnych kosztów zarządu MPK w Łomży są na dość wysokim poziomie. Wysoka pozycja MPK w Łomży może wynikać z różnic w sposobie księgowania kosztów ogólnych oraz kosztów pozostałych w porównaniu do konkurencyjnych przedsiębiorstw.



Wykres 7 Koszty ogólne na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Koszty pozostałe w porównaniu z innymi przewoźnikami są względnie niskie, ponieważ większość kosztów została przypisana do wyszczególnionych wcześniej grup.



Wykres 8 Pozostałe koszty na 1 wozokilometr autobusu w MPK Łomży na tle innych, porównywalnych przewoźników (zł/km)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

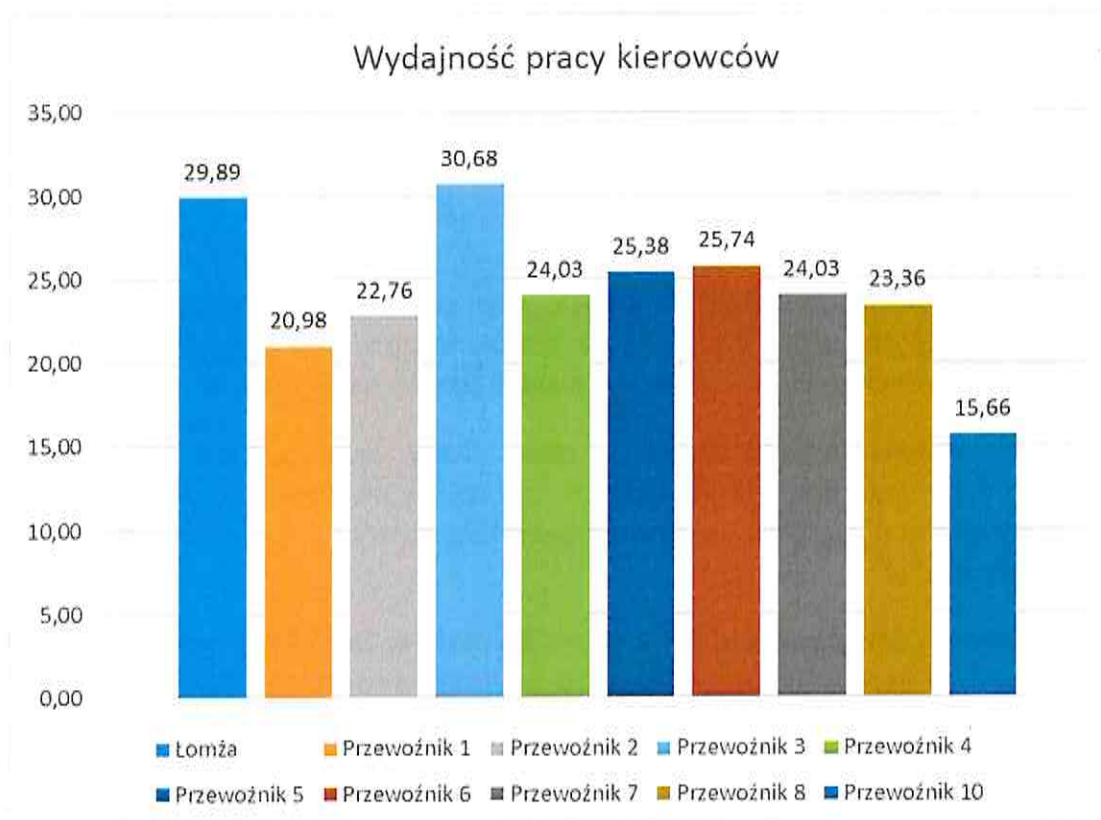
Uzupełnieniem informacji o kosztach przypadających na wozokilometr może być porównanie wydajności pracy pracowników mierzonej wozokilometrami na zatrudnionego wg różnych grup zawodowych w przedsiębiorstwach. Służą do tego wskaźniki liczby przypadających na zatrudnionego w danej grupie zawodowej.

Przeliczone są wskaźniki:

- Liczby wozokilometrów przypadających na kierowcę. Dla MPK w Łomży wskaźnik ten jest drugim najwyższym w badanej grupie 12 przewoźników.
- Liczby wozokilometrów przypadających na pracownika zaplecza technicznego autobusowego. Dla MPK w Łomży wskaźnik ten jest czwartym najwyższym z podmiotów porównywalnych oraz jednym z wyższych w skali kraju.

Na poniższym wykresach przedstawiono wartości wskaźników wydajności pracy dla MPK w Łomży dla roku 2021 na tle porównywalnych podmiotów roku 2020.

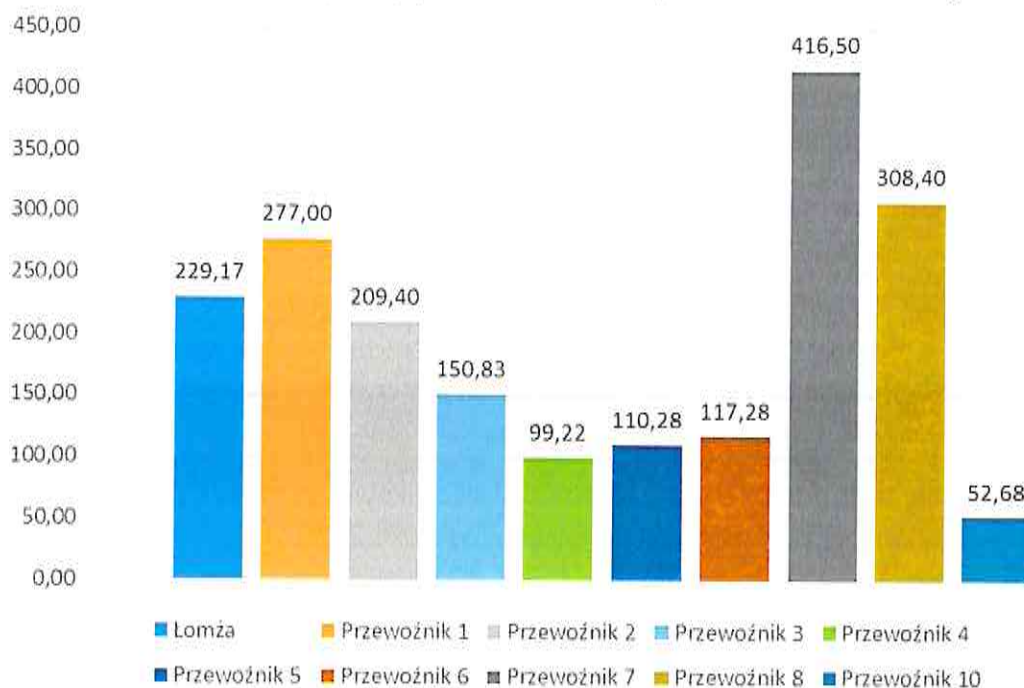
Wysokie wskaźniki oznaczają niskie stosunkowo niskie zatrudnienie w relacji do wykonywanej pracy przewozowej.



Wykres 9 Wydajność pracy kierowców mierzona w tys. wzm na jednego pracownika

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Wydajność pracy pracowników zaplecza autobusowego



Wykres 10 Wydajność pracy pracowników zaplecza autobusowego mierzona w tys. wzm na jednego pracownika

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Spółki.

Podsumowując wszystkie powyższe informacje oraz porównania z innymi przewoźnikami wyniki należy ocenić jako dobre. Wpływ na taki poziom kosztów ma niewątpliwie fakt dobrego zarządzania spółką i oszczędne podejście w aspekcie ponoszenia wydatków.

Zapłata przewoźnikowi wewnętrznemu z tytułu liczby przejechanych kilometrów wg ponoszonych przez tego przewoźnika kosztów, nie będzie niedozwoloną pomocą publiczną jedynie w przypadku ponoszenia kosztów porównywalnych z innymi – dobrze zarządzanymi przedsiębiorstwami.

Koszty całkowite przypadające na 1 wozokilometr w badanym przedsiębiorstwie wynoszą 7,99 co jest wartością niższą od średniej wynoszącej 8,77 o ok. 9%. Po powyższej analizie należy uznać, że MPK w Łomży sp. z o.o. ponosi koszty na niskim poziomie w porównaniu do innych podmiotów operujących na rynku miejskich przewozów pasażerskich.

(dane jednostki)

BILANS

sporządzony na dzień: 31.12.2021

Jednostka obliczeniowa: zł

AKTYWA		Stan na dzień kończący		PASywa		Stan na dzień kończący	
		rok bieżący	rok poprzedni			rok bieżący	rok poprzedni
A	Aktywa trwałe	6 597 077,16	7 924 558,84	A	Kapitał (fundusz) własny	9 111 670,27	8 822 543,82
I	Wartości niematerialne i prawne	0,00	0,00	I	Kapitał (fundusz) podstawowy	7 500 000,00	7 500 000,00
1	Koszty zakończonych prac rozwojowych			II	Kapitał (fundusz) zapasowy, w tym:	1 322 543,82	1 056 079,09
2	Wartość firmy				- nadwyżka wartości sprzedaży (wartości emisyjnej) nad wartością nominalną udziałów (akcji)		
3	Inne wartości niematerialne i prawne						
4	Zaliczki na wartości niematerialne i prawne			III	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny, w tym:		
II	Rzeczowe aktywa trwałe	6 597 077,16	7 924 558,84		- z tytułu aktualizacji wartości godziwej		
1	Środki trwałe	6 458 009,00	7 785 490,68	IV	Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe, w tym:		
a)	grunty (w tym prawo użytkowania wieczystego gruntu)	2 207 672,32	2 329 195,60		- tworzone zgodnie z umową (statutem) spółki		
b)	budynki, lokale, prawa do lokali i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	3 203 994,17	3 394 914,68		- na udziały (akcje) własne		
c)	urządzenia techniczne i maszyny	564 796,25	529 325,52				
d)	środki transportu	481 546,26	1 532 054,88				
e)	inne środki trwałe						
2	Środki trwałe w budowie	139 068,16	139 068,16	V	Zysk (strata) z lat ubiegłych		
3	Zaliczki na środki trwałe w budowie						
I	Należności długoterminowe	0,00	0,00	VI	Zysk (strata) netto	289 126,45	266 464,73
1	Od jednostek powiązanych						
2	Od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale			VII	Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)		
3	Od pozostałych jednostek			B	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 732 140,89	2 099 390,35
IV	Inwestycje długoterminowe	0,00	0,00	I	Rezerwy na zobowiązania	175 772,99	219 474,02
1	Nieruchomości			1	Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego		
2	Wartości niematerialne i prawne			2	Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne	26 220,00	27 600,00
3	Długoterminowe aktywa finansowe	0,00	0,00		- długoterminowa	24 840,00	27 600,00
a)	w jednostkach powiązanych	0,00	0,00		- krótkoterminowa	1 380,00	0,00
	- udziały lub akcje			3	Pozostałe rezerwy	149 552,99	191 874,02
	- inne papiery wartościowe				- długoterminowe		
	- udzielone pożyczki				- krótkoterminowe	149 552,99	191 874,02
	- inne długoterminowe aktywa finansowe						

b)	w pozostałych jednostkach, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	0,00	0,00	II	Zobowiązania długoterminowe	0,00	0,00
	-- udziały lub akcje			1	Wobec jednostek powiązanych		
	- inne papiery wartościowe			2	Wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		
	- udzielone pożyczki			3	Wobec pozostałych jednostek	0,00	0,00
	- inne długoterminowe aktywa finansowe			a)	kredyty i pożyczki		
c)	w pozostałych jednostkach	0,00	0,00	b)	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych		
	- udziały lub akcje			c)	inne zobowiązania finansowe		
	- inne papiery wartościowe			d)	zobowiązania wekslowe		
	- udzielone pożyczki			e)	inne		
	- inne długoterminowe aktywa finansowe			III	Zobowiązania krótkoterminowe	1 499 260,06	1 797 541,17
4	Inne inwestycje długoterminowe			1	Zobowiązania wobec jednostek powiązanych	0,00	0,00
V	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	0,00	0,00	a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	0,00	0,00
1	Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego				- do 12 miesięcy		
2	Inne rozliczenia międzyokresowe				- powyżej 12 miesięcy		
B	Aktywa obrotowe	4 246 734,00	2 997 375,33	b)	inne		
I	Zapasy	607 971,17	658 106,67	2	Zobowiązania wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	0,00	0,00
1	Materiały	607 971,17	658 106,67	a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	0,00	0,00
2	Półprodukty i produkty w toku				- do 12 miesięcy		
3	Produkty gotowe				- powyżej 12 miesięcy		
4	Towary			b)	inne		
5	Zaliczki na dostawy i usługi			3	Zobowiązania wobec pozostałych jednostek	1 090 319,89	1 346 752,38
II	Należności krótkoterminowe	743 419,98	578 792,23	a)	kredyty i pożyczki		
1	Należności od jednostek powiązanych	0,00	0,00	b)	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych		
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	0,00	0,00	c)	inne zobowiązania finansowe		
	- do 12 miesięcy	0,00		d)	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	131 813,75	348 515,61
	- powyżej 12 miesięcy				- do 12 miesięcy	131 813,75	348 515,61
b)	inne				- powyżej 12 miesięcy		
2	Należności od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	0,00	0,00	e)	zaliczki otrzymane na dostawy i usługi		
				f)	zobowiązania wekslowe		
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	0,00	0,00	g)	z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych	478 466,26	403 061,06
	- do 12 miesięcy			h)	z tytułu wynagrodzeń	441 645,07	444 371,28
	- powyżej 12 miesięcy			i)	inne	38 394,81	150 804,43
b)	inne			4	Fundusze specjalne	408 940,17	450 788,79
3	Należności od pozostałych jednostek	743 419,98	578 792,23	IV	Rozliczenia międzyokresowe	57 107,84	82 375,16
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	29 301,56	23 176,65	1	Ujemna wartość firmy		
	- do 12 miesięcy	29 301,56	23 176,65	2	Inne rozliczenia międzyokresowe - długoterminowe	57 107,84	82 375,16
	- powyżej 12 miesięcy						

a)	z tytułu podatków, dotacji, cel, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych	354 626,33	75 641,33				
b)	inne						
c)	dochodzone na drodze sądowej	2 270,51	2 370,51				
d)							
III	Inwestycje krótkoterminowe	2 812 005,63	1 621 011,74				
1	Krótkoterminowe aktywa finansowe	2 812 005,63	1 621 011,74				
a)	w jednostkach powiązanych	0,00	0,00				
	– udziały lub akcje						
	– inne papiery wartościowe						
	– udzielone pożyczki						
	– inne krótkoterminowe aktywa finansowe						
b)	w pozostałych jednostkach	0,00	0,00				
	– udziały lub akcje						
	– inne papiery wartościowe						
	– udzielone pożyczki						
	– inne krótkoterminowe aktywa finansowe						
c)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	2 812 005,63	1 621 011,74				
	– środki pieniężne w kasie i na rachunkach	2 812 005,63	1 621 011,74				
	– inne środki pieniężne						
	– inne aktywa pieniężne						
2	Inne inwestycje krótkoterminowe						
IV	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	83 337,22	139 464,69				
C	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy						
D	Udziały (akcje) własne						
	AKTYWA razem (suma poz. A i B i C i D)	10 843 811,16	10 921 934,17				
				PASYWA razem (suma poz. A i B)	10 843 811,16	10 921 934,17	

24.03.2022

Główny Księgowy
[Signature]
 mgr Halina Pawełczyk

Prezes Zarządu

[Signature]
 Janusz Franciszek Nowakowski

Wiersz	Wyszczególnienie	Dane za	
		rok bieżący	rok poprzedni
A	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	10 925 447,88	9 886 531,87
	– od jednostek powiązanych		
I	Przychody netto ze sprzedaży produktów	10 924 477,59	10 037 055,15
II	Zmiana stanu produktów (zwiększenie – wartość dodatnia, zmniejszenie – wartość ujemna)	970,29	-150 523,28
III	Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki		
IV	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów		
B	Koszty działalności operacyjnej	10 900 069,86	9 512 980,51
I	Amortyzacja	756 531,90	684 848,91
II	Zużycie materiałów i energii	2 666 458,81	2 153 063,42
III	Usługi obce	607 085,29	793 617,33
IV	Podatki i opłaty, w tym:	224 210,90	136 570,25
	– podatek akcyzowy		
V	Wynagrodzenia	5 163 850,33	4 466 026,83
VI	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, w tym:	1 197 181,26	1 046 924,10
	– emerytalne		
VII	Pozostałe koszty rodzajowe	284 751,37	231 929,67
VIII	Wartość sprzedanych towarów i materiałów		
C	Zysk (strata) ze sprzedaży (A – B)	25 378,02	373 551,36
D	Pozostałe przychody operacyjne	1 208 008,84	278 215,57
I	Zysk z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	905 583,20	7 100,00
II	Dotacje		
III	Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych		
IV	Inne przychody operacyjne	302 425,64	271 115,57
E	Pozostałe koszty operacyjne	878 769,85	243 380,66
I	Strata z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych	704 461,66	3 568,74
II	Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych		
III	Inne koszty operacyjne	174 308,19	239 811,92
F	Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C + D – E)	354 617,01	408 386,27
G	Przychody finansowe	476,44	965,46
I	Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:		
	a) od jednostek powiązanych, w tym:		
	– w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		
	b) od jednostek pozostałych, w tym:		
	– w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale		
II	Odsetki, w tym:	476,44	965,46
	– od jednostek powiązanych		
III	Zysk z tytułu rozchodu aktywów finansowych, w tym:		
	– w jednostkach powiązanych		
IV	Aktualizacja wartości aktywów finansowych		
V	Inne		
H	Koszty finansowe		
I	Odsetki, w tym:		
	– dla jednostek powiązanych		
II	Strata z tytułu rozchodu aktywów finansowych, w tym:		
	– w jednostkach powiązanych		
III	Aktualizacja wartości aktywów finansowych		
IV	Inne		
I	Zysk (strata) brutto (F + G – H)	355 093,45	409 351,73
J	Podatek dochodowy	65 967,00	142 887,00
K	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)		
L	Zysk (strata) netto (I – J – K)	289 126,45	266 464,73

24. 03. 2022

Główny Księgowy
 mgr Halina Pawłaczyk

Prezes Zarządu
 Janusz Franciszek Nowakowski

RACHUNEK PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

sporządzony za okres 01.01.2021 - 31.12.2021

(metoda pośrednia)

jednostka obliczeniowa: zł

Wiersz	Wyszczególnienie	Dane za	
		rok bieżący 2021	rok poprzedni 2020
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej		
I.	Zysk (strata) netto	289 126,45	286 464,73
II.	Korekty razem	129 784,24	481 521,73
1.	Amortyzacja	756 531,90	684 848,91
2.	Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych		
3.	Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)		
4.	Zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-201 133,42	-11 184,75
5.	Zmiana stanu rezerw	-43 701,03	219 474,02
6.	Zmiana stanu zapasów	50 135,50	-138 963,21
7.	Zmiana stanu należności	-164 627,75	-19 093,90
8.	Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych, z wyjątkiem pożyczek i kredytów	-298 281,11	-115 439,37
9.	Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	30 860,15	-138 119,97
10.	Inne korekty		
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (I+/-II)	418 910,69	747 986,46
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej		
I.	Wpływy		
1.	Zbycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	905 583,20	7 100,00
2.	Zbycie inwestycji w nieruchomości oraz wartości niematerialne i prawne	905 583,20	7 100,00
3.	Z aktywów finansowych, w tym:		
a)	w jednostkach powiązanych	0,00	0,00
b)	w pozostałych jednostkach	0,00	0,00
	- zbycie aktywów finansowych		
	- dywidendy i udziały w zyskach		
	- spłata udzielonych pożyczek długoterminowych		
	- odsetki		
	- inne wpływy z aktywów finansowych		
4.	Inne wpływy inwestycyjne		
II.	Wydatki	133 500,00	88 742,83
1.	Nabycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	133 500,00	88 742,83
2.	Inwestycje w nieruchomości oraz wartości niematerialne i prawne		
3.	Na aktywa finansowe, w tym:	0,00	0,00
a)	w jednostkach powiązanych		
b)	w pozostałych jednostkach	0,00	0,00
	- nabycie aktywów finansowych		
	- udzielone pożyczki długoterminowe		
4.	Inne wydatki inwestycyjne		
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej (I-II)	772 083,20	-81 642,83
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
I.	Wpływy	0,00	0,00
1.	Wpływy netto z wydania udziałów (emisji akcji) i innych instrumentów kapitałowych oraz dopłat do kapitału		
2.	Kredyty i pożyczki		
3.	Emisja dłużnych papierów wartościowych		
4.	Inne wpływy finansowe		
II.	Wydatki	0,00	0,00
1.	Nabycie udziałów (akcji) własnych		
2.	Dywidendy i inne wypłaty na rzecz właścicieli		
3.	Inne, niż wypłaty na rzecz właścicieli, wydatki z tytułu podziału zysku		
4.	Spłaty kredytów i pożyczek		
5.	Wykup dłużnych papierów wartościowych		
6.	Z tytułu innych zobowiązań finansowych		
7.	Płatności zobowiązań z tytułu umów leasingu finansowego		
8.	Odsetki		
9.	Inne wydatki finansowe		
III.	Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej (I-II)	0,00	0,00
D.	Przepływy pieniężne netto, razem (A.III+/-B.III+/-C.III)	1 190 993,89	666 343,63
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:		
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych		
F.	Środki pieniężne na początek okresu	1 621 011,74	954 668,11
G.	Środki pieniężne na koniec okresu (F+/-D), w tym:	2 812 005,63	1 621 011,74
	- o ograniczonej możliwości dysponowania	158 656,94	235 623,96

24.03.22

słowny księgowy
mgr Hanna Pawełczyk

Prezes Zarządu
Janusz Franciszek Nowakowski

Analiza funkcjonowania MPK w Łomży sp. z o.o. w I półroczu 2022r.

Bieżący rok jest dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży pierwszym rokiem od momentu powstania spółki, w którym notujemy straty z działalności przewozowej - wynikające z przyznania zbyt niskiej rekompensaty w stosunku do poziomu zleconych usług. Było to oczywiste już na etapie planowania na co wielokrotnie zwracaliśmy uwagę.

Od 1 stycznia 2021r. MPK świadczy usługi w zakresie lokalnego transportu pasażerskiego na terenie Łomży oraz gminy Piątница (tylko linia nr 1). W celu zwiększenia wpływów własnych wykonujemy usługi w zakresie wynajmów autobusów dla przejazdów zamkniętych, wynajmu parkingów i usług reklamowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami obrót dotyczący działalności dodatkowej nie może przekroczyć 10% przychodów z działalności publicznej.

W ciągu 6 miesięcy przejechaliśmy łącznie 646 073 wozokilometrów, z tego 629 743 wkm w granicach administracyjnych miasta.

Działalność spółki w pierwszym półroczu zakończyła się stratą w wysokości 552373,37zł. Uwzględniając przypadające na pierwsze półrocze dodatkowe wynagrodzenie roczne (197 507 zł) strata obciążająca pierwsze półrocze wyniosła ok. 750 000 zł. Kolejne miesiące spowodowały jej dalszy wzrost – na koniec sierpnia do kwoty ok. 1 000 000 zł. Szacujemy, że na koniec roku strata może wynieść około 1,6 -1,8 mln zł.

Tak trudna sytuacja spółki wynika z przyczyn niezależnych od MPK. Z jednej strony nastąpił drastyczny wzrost kosztów materiałów i usług nieprzewidziany w prognozie wydatków (np. paliwo podróżowało o niemal 100% w stosunku do poprzedniego roku), a z drugiej - w budżecie Miasta na 2022r. przeznaczono na transport zbiorowy mniejsze środki niż w poprzednich latach. Nakłady na komunikację miejską w ostatnich latach przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej w latach 2018 - 2022		
rok		koszty funkcjonowania MPK (netto, w zł)
<i>zakład budżetowy</i>	2018	10 849 973,46
<i>zakład budżetowy</i>	2019	11 817 606,36
<i>2020 zakład budżetowy</i>		<i>2 015 487,77</i>
<i>2020 spółka z o.o.</i>		<i>9 906 884,45</i>
	razem 2020	11 922 372,22
	2021	11 778 839,71
ujęta w budżecie Miasta planowana rekompensata na 2022		10 047 431

W okresie funkcjonowania zakładu budżetowego część kosztów była pokrywana przez przychody ze sprzedaży biletów, których kwotę widać poniżej.

Tabela 2. Przychody ze sprzedaży biletów w latach 2018-2020	
Rok	przychody ze sprzedaży biletów MPK (netto, w zł)
2018	3 169 947,50
2019	2 848 562,22
2020 zakład budżetowy (okres od 01.01. do 27.02. 2020)	386 344,18

Po przekształceniu w spółkę z o.o. przychody te trafiają bezpośrednio do budżetu Miasta.

W teorii to wpływy z biletów (zapłata za usługę) powinny głównie pokrywać ponoszone na komunikację miejską koszty. W praktyce występuje szereg ulg, które uprawniając różne grupy pasażerów do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów zmniejszają poziom samofinansowania transportu zbiorowego. W Łomży, gdzie katalog przywilejów pasażerskich jest jednym z bardziej rozbudowanych w Polsce dysproporcja między kosztami a przychodami z biletów staje się coraz większa. MPK jako operator wykorzystał wszystkie sposoby na zmniejszenie kosztów ale cięcia nakładów są znacznie większe. Zdecydowana większość miast w Polsce ratuje sytuację finansową podnosząc ceny biletów uzasadniając to wzrostem cen paliwa. Porównanie cen biletów w okolicznych miastach zawiera poniższa tabela. Jak widać cena biletu jednorazowego w Łomży jest najniższa w regionie.

Tabela 3. Porównanie cen biletów komunikacji miejskiej - wrzesień 2022					
	Łomża	Ełk	Suwałki	Białystok	Siedlce
bilet jednorazowy normalny	2,60	2,80	3,00	3,00	2,80
bilet miesięczny normalny na sieć	86	84	90 (72 dla posiadacza Suwalskiej Karty Mieszkańca)	100	96

Skoro w budżecie nie ma dostatecznej ilości środków Miasto powinno wybrać między tańszą dla obywatela, ale gorszą ofertą komunikacyjną (mniej linii, tras, kursów) lub droższą (wyższe ceny, mniej ulg), ale lepiej zaspokajającą potrzeby mieszkańców.

W aneksie do umowy przewozowej z dnia 10.11.2021r. określono liczbę planowanych kilometrów pracy przewozowej na rok 2022 - 1.209.821 wkm oraz kwotę rekompensaty z tytułu świadczonych usług:

- Rekompensata należna bez rozsądnego zysku 9 717 516 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (bez Vat) 10 047 431 zł
- Rekompensata z rozsądnym zyskiem (z Vat) 10 851 226 zł

- Miesięczna kwota rekompensaty (z Vat) 904 185 zł

Rekompensata jaką otrzymujemy w bieżącym roku jest miesięcznie o ponad 143 000 zł (netto) niższa niż w analogicznym okresie roku 2021.

W poniższej tabeli widać szczegółowe porównanie poszczególnych kosztów i przychodów za pierwsze półrocze 2021 i 2022 roku. **Koszty wzrosły o ponad 700 000 zł, a przychody zmalały o ponad 900 000 zł.** Największy wzrost procentowy (51,48% - materiały, 17,83% usługi) nastąpił w kosztach eksploatacyjnych i co gorsze, w zakresie tym wciąż widać tendencję wzrostową (postępująca inflacja). Około 15% wzrósł także koszt wynagrodzeń – co spowodowane było koniecznością regulacji placowych wynikających ze wzrostu płacy minimalnej oraz z zagrożenia odejścia pracowników (np. wszyscy mechanicy postanowili odejść z pracy jeśli nie otrzymają podwyżek, choć w części rekompensujących straty wynikające z inflacji).

Tabela 4. Porównanie przychodów i kosztów za I półrocze 2021 i 2022				
Rodzaj kosztów	I - VI 2021 wartość w zł	I - VI 2022 wartość w zł	Różnica 2022 -2021 w zł	Różnica %
Amortyzacja	413 700,28	313 945,66	-99 754,62	75,89%
Zużycie materiałów i energii	1 145 193,91	1 734 701,22	589 507,31	151,48%
Usługi obce	248 537,31	292 857,08	44 319,77	117,83%
Podatki i opłaty	124 905,00	123 151,49	-1 753,51	98,60%
Wynagrodzenia	2 098 892,56	2 413 601,24	314 708,68	114,99%
Świadczenia na rzecz pracowników	592 698,44	608 752,30	16 053,86	102,71%
Pozostałe koszty	259 258,43	167 314,42	-91 944,01	64,54%
Pozostałe koszty operacyjne	127 672,56	71 612,87	-56 059,69	56,09%
Razem koszty	5 010 858,49	5 725 936,28	715 077,79	114,27%
Rodzaj przychodów				
Usługi autobusowe - zlecone przez UM	5 882 277,81	5 023 716,66	-858 561,15	85,40%
Sprzedaż pozostałych usług	57 445,17	80 446,40	23 001,23	140,04%
Przychody finansowe	0,00	11 421,85	11 421,85	
Pozostałe przychody operacyjne	155 000,05	57 976,20	-97 023,85	37,40%
Razem przychody	6 094 723,03	5 173 561,11	-921 161,92	84,89%
Wynik finansowy	1 083 864,54	-552 375,17		-50,96%

W pozostałych pozycjach kosztowych udało się uzyskać niewielkie oszczędności, jednak nasze możliwości obniżenia kosztów zostały wyczerpane.

Podstawowy koszt działalności usługowej to zatrudnieni pracownicy i ich wynagrodzenia. W MPK w ciągu ostatnich 5 lat zatrudnienie zmalało o 18 osób, w tym, w ciągu ostatniego roku o 7 (tabela 2. i 3.). Niższe zatrudnienie generuje pewne oszczędności, ale jednocześnie ogranicza możliwości dodatkowego zarobkowania.

Brak wolnych „mocy przerobowych” oraz ograniczenia prawne nie pozwalają na rozwijanie działalności dodatkowej.

Tabela 5. Zatrudnienie na koniec roku			
Rok	Umowa o pracę	Umowa zlecenie	Razem
2021	75	7	82
2020	83	9	92
2019	90	4	94
2018	96		96
2017	96		96

Tabela 6. Stan zatrudnienia na 30.06.			
Rok	Umowa o pracę	Umowa zlecenie	Razem
2022	72	6	78
2021	80	5	85

Podstawowy wskaźnik przy realizacji usług transportu publicznego to wysokość kosztu jednego wozokilometra. Jak widać z tab. 7 w ciągu roku koszt wozokilometra wzrósł o ponad 9%.

Z audytów biegłego za 2020r. i 2021r. oraz z aktualnych informacji wynika, że MPK w Łomży sp. z o.o. ma jeden z najniższych kosztów wzkm.

Tabela 7. Porównanie kosztu wozokilometra na dzień 30.06.			
	2021r.	2022r.	Wzrost %
Koszt 1-go wozokilometra z amortyzacją	8,03	8,77	9,22%
Liczba przejechanych wozokilometrów	644 107	672 819	4,46%
Cena 1 litra oleju napędowego (netto)	3,91	7,02	79,60%
Średnia płaca miesięczna brutto	4168	4797	15,09%

Mimo wzrostu liczby wykonanych wozokilometrów i omówionego powyżej wzrostu kosztów rekompensata jest o niemal 15% niższa niż rok wcześniej.

Choć przychody z pozostałych świadczonych przez nas usług wzrosły, to nie jesteśmy w stanie pokryć rosnących strat. Zgodnie z zapisami umowy przewozowej Miasto zlecając MPK transport publiczny obowiązane jest do pokrycia jego kosztów w kwocie poniesionych kosztów pomniejszonych o pozyskane przez MPK wpływy. Po zakończeniu roku obrotowego następuje analiza pracy przewozowej i jej rozliczenie. W przypadku nadmiernie pobranej rekompensaty MPK zwraca jej nadwyżkę do budżetu Miasta (tak było w ostatnich 2 latach). Jeśli wysokość przyznanej zaliczkowo rekompensaty nie pokrywa wszystkich poniesionych kosztów (co ma miejsce w bieżącym roku), po zakończeniu roku i audycie rekompensaty Miasto powinno pokryć brakującą kwotę. **Jeśli nie będzie środków by przewidywaną stratę „wyrównać” przed końcem 2022r. odpowiednia ilość środków finansowych na ten cel powinna zostać zagwarantowana w budżecie na 2023r.**

Zawarta w aneksie do umowy przewozowej planowana na 2022r. liczba wozokilometrów jest niższa od tej jaką wykonujemy (w skali roku o niemal 100 000 km). Mimo naszych propozycji dalszych ograniczeń nie uzyskaliśmy zgody na ich wprowadzenie. Jednak nie ma innej drogi – albo w budżecie znajdują się dodatkowe środki na komunikację miejską, albo należy ją ograniczyć do poziomu na jaki stać budżet Miasta.

Komunikacja miejska jest specyficzną formą realizowania zadań własnych gminy. Ma zaspokajać potrzeby społeczności lokalnej, ale w odróżnieniu od innych usług komunalnych jej koszt pokrywany jest przez beneficjentów jedynie częściowo. Konsumenci płacą pełną stawkę za wodę, wywóz śmieci czy zużyte ciepło i nie oczekują bonifikat czy dopłat. Fakt, że w transporcie publicznym „od zawsze” funkcjonuje system ulg dowodzi, jak ważna jest ta sfera działalności. Samorząd musi wybierać w jaki sposób i w jakim zakresie jest w stanie ją finansować.

Problem z utrzymaniem komunikacji miejskiej dotyka w ostatnim okresie wszystkie JST. Okoliczności zewnętrzne (Covid, wojna w Ukrainie) wywołały niekorzystne zjawiska ekonomiczne. Aby zachować wysoką jakość usług przewozowych samorządy nie tylko podnoszą ceny biletów i ograniczają ulgi, ale też przeznaczają na komunikację miejską środki pozyskane z innych źródeł powiązanych np. z płatnego parkowania (np. w Malborku).

Plany inwestycyjne w zakresie transportu zbiorowego:

1. Kontynuacja wymiany taboru autobusowego
2. Dostosowanie bazy MPK do eksploatacji autobusów elektrycznych: przebudowa warsztatu i budowa hali garażowej z systemem pozyskiwania czystego prądu (panele fotowoltaiczne, magazyny energii)

3. Dostosowanie zajezdni MPK w Łomży sp. z o.o. oraz pętli autobusowych położonych na terenie miasta Łomża do wymogów przepisów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej.
4. Zakup zeroemisyjnego, elektrycznego samochodu pogotowia technicznego kat. N1 na potrzeby MPK w Łomży sp. z o.o.
5. System zliczania pasażerów w autobusach komunikacji miejskiej w Łomży
6. Optymalizacja planowania czasu pracy przez automatyczne budowanie grafiku pracy kierowcy MPK w Łomży sp. z o.o.

Prezes Zarządu


Janusz Franciszek Nowakowski

Urząd Miejski w Łomży

W P Ł Y N Ę Ł O

2022 -09- 12

Ilość zał 1

Nr dz Podpis *[Signature]*

Łomża, 12 września 2022

L.Dz. 224/22.

Urząd Miejski
w Łomży
Stary Rynek 14
18-400 Łomża**dotyczy: podwyższenia kwoty rekompensaty na rok 2022**

W oparciu o punkt 7.3.5.Z umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich z dnia 28.02.2020r., w przypadku znacznego wzrostu cen materiałów i usług niezbędnych do realizacji przewozów zobowiązani jesteśmy do złożenia korekty Rocznej Planu Realizacji Umowy na rok 2022. Ponieważ nie otrzymaliśmy odpowiedzi na nasze pismo L.Dz. 77/22 w tej sprawie z dnia 16.03.2022r. ponownie składamy propozycję zmiany RPRU na rok bieżący.

Postępująca inflacja i drastyczny wzrost cen paliwa, a więc wzrost kosztów eksploatacji spowodowały znaczne pogorszenie sytuacji MPK. Z przyczyn niezależnych od nas każdy miesiąc kończymy rosnącymi stratami. Po ośmiu miesiącach jest to kwota około 1 000 000 zł. Przewidujemy, że do końca roku może wzrosnąć nawet do 1 600 000 – 1 800 000 zł, w zależności od dalszych tendencji wzrostowych na rynku paliw i części zamiennych. By uniknąć zagrożenia dalszej działalności prosimy o zapoznanie się z naszym wnioskiem i zwiększenie nakładów na komunikację miejską.

W załączeniu przedstawiamy propozycję zwiększenia należnej zaliczki na rekompensatę uwzględniającą wzrost kosztów eksploatacyjnych .

Prezes Zarządu

[Signature]
Janusz Franciszek Nowakowski

Roczny Plan Realizacji Umowy na 2022r.

Wyszczególnienie	Plan 2022 (w zł)	1/12 (w zł)
Koszty świadczenia usług powierzonych	11 541 516	961 793
Koszty działalności operacyjnej	11 321 636	943 470
Pozostałe koszty operacyjne	219 880	18 323
Koszty finansowe	0	0
Przychody pomniejszające rekompensatę	294 000	24 500
Przychody netto ze sprzedaży produktów	70 000	5 833
pozostałe przychody operacyjne	224 000	18 667
Przychody finansowe	0	0
Dochód z działalności dodatkowej (powiązanej)	30 000	2 500
Rekompensata należna bez rozsądnego zysku	11 217 516	934 793
Rozsądny zysk według stopy SWAP	308 482	25 707
Rozsądny zysk brutto	380 842	31 737
Rekompensata z rozsądnym zyskiem (bez Vat)	11 598 358	966 530
Rekompensata z rozsądnym zyskiem (z Vat)	12 526 226	1 043 852

Rozsądny zysk w wysokości 2,75% został wyliczony wg stopy SWAP
(1,75 % + 1 punkt zgodnie z umową PTZ)

Łomża, dnia 12.09.2022r.

Główny księgowy
mgr Halina Pawełczyk

Prezes Zarządu
Janusz Franciszek Nowakowski

Łomża 9 września 2022 r.

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
 w ŁOMŻY SPÓŁKA Z O.O.
 18-400 Łomża ul. Spokojna 9
 tel. 86 216 01 62 fax 86 216 03 34

**Urząd Miasta
 w Łomży
 Pl. Stary Rynek 14
 18-400 Łomża**

L.dz: 221122.

Dotyczy Planu Przewozów Rozkładowych na rok 2023

Zgodnie z zapisami Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich, z których wynika obowiązek przygotowania projektu aktualizacji Planu Operacyjnego na rok kolejny, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łomży sp. z o.o. przedstawia Organizatorowi propozycje dotyczące zakresu Pracy Eksploatacyjnej realizowanej na liniach komunikacji miejskiej w Łomży w roku 2023, zgodnie z tabelą poniżej.

Wariant	Opis wariantu	Uwagi do wariantu	Planowany zakres przewozów według wariantu (km)	Szacunkowy roczny orientacyjny koszt według poziomu kosztów na dzień 31.07.2022 (zł)
1	Zwiększenie ilości połączeń - Zgodny z zapisami zał. nr 3 do umowy Plan Operacyjny	Rozwój sieci komunikacyjnej przez uruchamianie nowych połączeń oraz zwiększanie częstotliwości kursowania na już istniejących liniach. Możliwość realizacji wniosków zgłaszanych przez pasażerów. Zwiększanie połączeń na wszystkich liniach według wszystkich typów rozkładu.	1 633 332	13 826 991,60
2	Utrzymanie obecnej ilości połączeń – na podstawie rozkładu jazdy realizowanego od 01.07.2022 r.	Dalsza realizacja rozkładu obowiązującego od 01.07.2022 r. Prowadzenie analizy napelnienia pasażerskiego i na podstawie uzyskanych danych wprowadzanie optymalizacji połączeń.	1 310 000	11 790 000,00
3	Zmniejszenie ilości połączeń na wybranych liniach w stosunku do rozkładu z dnia 01.07.2022 r.	Przeprojektowanie rozkładu jazdy polegające na modyfikacji części linii np. przedłużenie niektórych kursów linii nr 8 z Browarnej do WSA z jednoczesnym zawieszeniem kursów innych linii z tej samej pętli odjeżdżających w zbliżonych godzinach.	1 270 000	11 538 000,00
4	Zmniejszenie ilości połączeń na wszystkich liniach do wartości określonych w Aneksie z dnia 10.11.2021 r.	Następująca likwidacja połączeń (dziennic) na wszystkich liniach według typu rozkładu w stosunku do rozkładu obowiązującego od 01.07.2022 r.: - rozkład szkolny: likwidacja ok.23 kursów, - rozkład wakacyjny: likwidacja ok.42 kursów, - rozkład w sobotę: likwidacja 9 kursów, - rozkład w niedzielę i święta: bez zmian.	1 209 821	11 158 872,30
5	Całkowite zawieszenie kursowania w soboty, niedziele i święta na wszystkich liniach	Realizacja rozkładu szkolnego i wakacyjnego na podstawie rozkładu obowiązującego od 01.07.2022 r. Całkowite zawieszenie kursowania komunikacji miejskiej we wszystkie soboty, niedziele i święta.	1 150 000	10 782 000,00



Przedstawione propozycje uwzględniają jedynie połączenia rozkładowe wchodzące w skład umowy przewozowej, nie obejmują dodatkowej pracy przewozowej wykonywanej na liniach dodatkowych, specjalnych takich jak: Linia Specjalna Cmentarna, Linia Specjalna Plaża, Linia Specjalna Noc Muzeów, Linia Specjalna Kolędobus, itp. Tego rodzaju połączenia będą generowały dodatkowe koszty funkcjonowania MPK.

Na podstawie powyższego, zwracamy się do Organizatora z prośbą o określenie zakresu Przewozów Rozkładowych na rok 2023 oraz wskazanie wariantu, który ma zostać poddany szczegółowemu opracowaniu.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

Janusz Francuski (Marszałek)



GRUPA
KPW

Audyt i doradztwo

Grupa KPW – siedziba Zarządu
ul. Tymienieckiego 25c/410
90-350 Łódź, tel.: 42 611 10 57
e-mail: biuro@kpw.pl; www.kpw.pl

**SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO
BIEGŁEGO REWIDENTA
Z BADANIA
ROCZNEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**

za okres od 01 stycznia 2021 roku do 31 grudnia 2021 roku jednostki:

**MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W
ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ
ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ**

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

KPW Audytor Sp z o.o.
audyt i badanie
sprawozdań
finansowych
NIP 727 276 70 73
KRS 0000363162

KPW Audyt Sp z o.o.
audyt i badanie
sprawozdań
finansowych jzp
NIP 726 261 30 24
KRS 0000653344

KPW Księgowość Sp z o.o.
prowadzenie ksiąg
rachunkowych,
kadry, płace
NIP 635 160 38 28
KRS 0000415757

KPW Finanse Sp z o.o.
doradztwo biznesowe,
monitoring i windykacja
należności
NIP 725 206 98 50
KRS 0000472397



SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADANIA ROCZNEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO JEDNOSTKI

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

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

dla Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej

Sprawozdanie z badania rocznego sprawozdania finansowego

Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego spółki **MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI W ŁOMŻY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ** („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2021 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 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 2021 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 ze zm.) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz statutem Spółki;
- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 Ustawy o rachunkowości.



Podstawa opinii

Nasze badanie przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3430/52a/2019 z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie krajowych standardów badania oraz innych dokumentów, z późn.zm. („KSB”) oraz stosownie do ustawy z dn. 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich i nadzorze publicznym („Ustawa o biegłych rewidentach” – Dz. U. z 2020 r., poz. 1415 ze zm.). Nasza odpowiedzialność zgodnie z tymi standardami została dalej opisana w sekcji naszego sprawozdania Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego.

Jesteśmy niezależni od Spółki zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem etyki zawodowych księgowych (w tym Międzynarodowymi standardami niezależności) Rady Międzynarodowych Standardów Etycznych dla Księgowych („Kodeks IESBA”) przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3431/52a/2019 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów, z późn. zm. oraz z innymi wymogami etycznymi które mają zastosowanie do badania sprawozdań finansowych w Polsce. Wypełniliśmy nasze inne obowiązki etyczne zgodnie z tymi wymogami i Kodeksem IESBA. W trakcie przeprowadzania badania kluczowy biegły rewident oraz firma audytorska pozostali niezależni od Spółki zgodnie z wymogami niezależności określonymi w ustawie o biegłych rewidentach.

Uważamy, że dowody badania, które uzyskaliśmy są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii.

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej za sprawozdanie finansowe

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, sprawozdania finansowego, które przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej i wyniku finansowego Spółki zgodnie z przepisami Ustawy o rachunkowości, przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości oraz z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i statutem, a także za kontrolę wewnętrzną, którą Zarząd uznaje za niezbędną aby



umożliwić sporządzenie sprawozdania finansowego niezawierającego istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem.

Sporządzając sprawozdanie finansowe Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za ocenę zdolności Spółki do kontynuowania działalności, ujawnienie, jeżeli ma to zastosowanie, spraw związanych z kontynuacją działalności oraz za przyjęcie zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości, z wyjątkiem sytuacji kiedy Zarząd albo zamierza dokonać likwidacji Spółki, albo zaniechać prowadzenia działalności albo nie ma żadnej realnej alternatywy dla likwidacji lub zaniechania działalności.

Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w Ustawie o rachunkowości. Członkowie Rady Nadzorczej są odpowiedzialni za nadzorowanie procesu sprawozdawczości finansowej Spółki.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego

Naszymi celami są uzyskanie racjonalnej pewności czy sprawozdanie finansowe jako całość nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem oraz wydanie sprawozdania z badania zawierającego naszą opinię. Racjonalna pewność jest wysokim poziomem pewności, ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z KSB zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Spółki ani efektywności lub skuteczności prowadzenia jej spraw przez Zarząd Spółki obecnie lub w przyszłości.

Podczas badania zgodnego z KSB stosujemy zawodowy osąd i zachowujemy zawodowy sceptycyzm, a także:

- identyfikujemy i oceniamy ryzyka istotnego zniekształcenia sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem, projektujemy i przeprowadzamy procedury badania odpowiadające tym ryzykom i uzyskujemy dowody badania, które są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii. Ryzyko niewykrycia istotnego



znieszczenia wynikającego z oszustwa jest większe niż tego wynikającego z błędu, ponieważ oszustwo może dotyczyć zmywu, fałszerstwa, celowych pominięć, wprowadzenia w błąd lub obejścia kontroli wewnętrznej;

- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej stosownej dla badania w celu zaprojektowania procedur badania, które są odpowiednie w danych okolicznościach, ale nie w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Spółki;
- oceniamy odpowiedniość zastosowanych zasad (polityki) rachunkowości oraz zasadność szacunków księgowych oraz powiązanych ujawnień dokonanych przez Zarząd Spółki;
- wyciągamy wniosek na temat odpowiedniości zastosowania przez Zarząd Spółki zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości, oraz na podstawie uzyskanych dowodów badania, czy istnieje istotna niepewność związana ze zdarzeniami lub warunkami, która może poddawać w znaczącą wątpliwość zdolność Spółki do kontynuacji działalności. Jeżeli dochodzimy do wniosku, że istnieje istotna niepewność, wymagane jest od nas zwrócenie uwagi w naszym sprawozdaniu biegłego rewidenta na powiązane ujawnienia w sprawozdaniu finansowym, lub jeżeli takie ujawnienia są nieadekwatne, modyfikujemy naszą opinię. Nasze wnioski są oparte na dowodach badania uzyskanych do dnia sporządzenia naszego sprawozdania biegłego rewidenta, jednakże przyszłe zdarzenia lub warunki mogą spowodować, że Spółka zaprzestanie kontynuacji działalności;
- oceniamy ogólną prezentację, strukturę i zawartość sprawozdania finansowego, w tym ujawnienia, oraz czy sprawozdanie finansowe przedstawia będące ich podstawą transakcje i zdarzenia w sposób zapewniający rzetelną prezentację.



GRUPA
KPW

Grupa KPW – siedziba Zarządu
ul. Tymienieckiego 25c/410
90-350 Łódź, tel.: 42 611 10 57
e-mail: biuro@kpw.pl; www.kpw.pl

Kluczowym biegłym rewidentem odpowiedzialnym za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, jest Jarosław Wijatkowski działający w imieniu KPW Audytor Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi (90-350), przy ulicy Tymienieckiego 25C/410 wpisanej na listę firm audytorskich pod numerem 3640 w imieniu którego kluczowy biegły rewident zbadał sprawozdanie finansowe.

KPW Audytor Sp. z o.o.

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

Elektronicznie podpisany
przez Jarosław Jerzy
Wijatkowski
Data: 2022.03.24 14:45:35
+01'00'

**Jarosław Jerzy
Wijatkowski**

Jarosław Wijatkowski

Kluczowy Biegły Rewident nr rej. 13 294



GRUPA
KPW

Audytor

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

Warszawa, dnia 24 marca 2022 roku

KPW Audytor Sp z o.o.

audyt i badanie
sprawozdań
finansowych

NIP 727 276 70 73
KRS 0000363162

KPW Audyt Sp z o.o.

audyt i badanie
sprawozdań
finansowych jzp

NIP 728 281 30 24
KRS 0000658344

KPW Księgowość Sp z o.o.

prowadzenie ksiąg
rachunkowych,
kady, płace

NIP 835 180 38 28
KRS 0000416757

KPW Finanse Sp z o.o.

doradztwo biznesowe,
monitoring i windykacja
należności

NIP 725 206 96 50
KRS 0000472397