

Wojewódzki Rejestr Umów
REFUNDA Sp. z o.o. Jaworzno

5/16/002
Nr Data 30.12.2016

UMOWA NR.....M2DİM.DT.36.2016.....

O ŚWIADCZENIE USŁUG PUBLICZNYCH

W RAMACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

UMOWA PRZYGOTOWANA PRZEZ ZESPÓŁ
REFUNDA SP. Z O.O. Z WROCŁAWIA



zawarta w dniu 21.12.2016 roku w Jaworznie pomiędzy:

1. **Gminą Miasta Jaworzno – Miejskim Zarządem Dróg i Mostów** – z siedzibą w Jaworznie przy ul. Krakowskiej 9, 43 – 600 Jaworzno reprezentowanym przez:

Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów – Pawła Bednarka

zwaną w dalszej części umowy „**Gminą**” „**Miastem**” lub „**Organizatorem**”

a

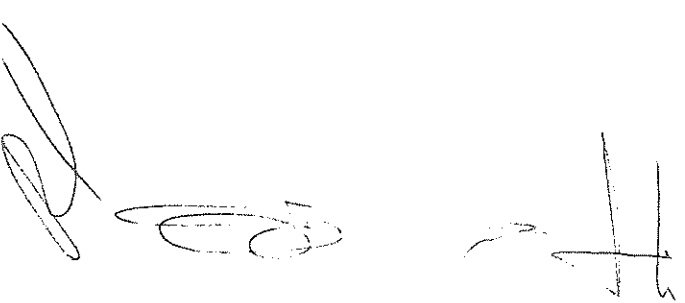
2. **Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej sp. z o.o.** z siedzibą w Jaworznie przy ul. Krakowskiej 9, 43 – 600 Jaworzno, reprezentowanym przez:

Prezesa Zarządu – Zbigniewa Nosala

Wiceprezesa Zarządu – Zenona Torbę

zwaną w dalszej części umowy „**Spółką lub Operatorem lub PKM**”.

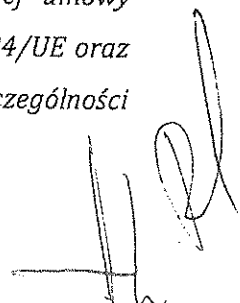
łącznie zwane dalej „**Stronami**”



PREAMBUŁA

W związku z faktem, iż:

- I. Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy w rozumieniu prawa wspólnotowego, w którym Gmina posiada 100% udziałów. Podstawowym zadaniem Spółki jest wykonywanie powierzonych zadań z zakresu przewozów użyteczności publicznej. Wszelkie inne działania, nie stanowiące i nie związane z wykonywaniem w ramach niniejszej umowy Przewozów, mogą być podejmowane przez Spółkę jedynie przy zapewnieniu ich pełnego pokrycia ze środków własnych Spółki.*
- II. Strony zawierają niniejszą Umowę o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej („Umowa”), z uwzględnieniem przepisów Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.) (dalej „Rozporządzenie 1370/2007”), odpowiednich przepisów krajowych, w tym w szczególności Ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 z późn. zm.) oraz orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego podmiotu wewnętrznego;*
- III. Nadto Strony wskazują, że proces bezpośredniego powierzenia usług publicznych Spółce nastąpił przy uwzględnieniu zasad przejrzystości, równego traktowania konkurencyjnych podmiotów świadczących usługi i proporcjonalności przy przyznawaniu rekompensat, na co wskazuje wykonana przez niezależny podmiot prognoza rekompensaty należnej PKM w okresie obowiązywania niniejszej Umowy, co znalazło odzwierciedlenie w postanowieniach Umowy;*
- IV. W dniu 11.12.2015 r. zostało zamieszczone w trybie art. 23 UPTZ ogłoszenie o zamiarze bezpośredniego zawarcia niniejszej Umowy.*
- V. Strony wskazują, iż obowiązujący Plan transportowy przyjęty uchwałą Nr X/120/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 25 czerwca 2015 r. w sprawie "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno (Dz. Urz. Woj. Śl z 2015 r poz. 3842) określa zakres terytorialny przewozów użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Miasto Jaworzno.*
- VI. Niniejsza umowa zostaje zawarta bez stosowania trybów prawa zamówień publicznych a Spółka spełnia wszystkie przesłanki do zawarcia takiej umowy wynikające z art. 12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE oraz art. 28 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE w szczególności*



ponad 80% działalności Spółki będzie prowadzone w ramach wykonywania zadań objętych przedmiotem niniejszej Umowy;

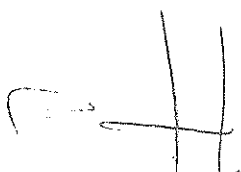

- VII. *Niniejsza Umowa zawarta zostaje na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 z późn. zm.) (dalej jako „UPTZ”).*

Strony postanowiły, co następuje:

1. DEFINICJE

Poniższe terminy mają następujące znaczenie, niezależnie od liczby, w której zostały użyte:

Umowa	niniejsza Umowa o świadczenie usług publicznych;
MZDiM	jednostka budżetowa Miasta pod nazwą „Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie” wykonująca zadania organizatora transportu zgodnie z UPTZ;
Koszty	oznaczają wszelkie uzasadnione koszty poniesione przez Operatora w związku z realizacją Przewozów; kategorie kosztów wskazane są w Załączniku nr 1;
Przewozy	oznacza wykonywanie przez Operatora na warunkach określonych w niniejszej Umowie oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, usług użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w ramach komunikacji miejskiej na sieci organizowanej przez Gminę przy zachowaniu wymaganych parametrów jakościowych i ilościowych; zakres Przewozów określa pkt 4 Umowy;



Przychody	oznaczają wszelkie przychody osiągnięte przez Operatora w związku z realizacją Przewozów; kategorie Przychodów określa Załącznik nr 1;
Rekompensata	oznacza kwotę pieniężną lub inne korzyści przyznane Operatorowi w związku z realizacją Przewozów. Rekompensata jest obliczana i wypłacana zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy, w tym z załącznikiem nr 1 oraz postanowieniami Rozporządzenia /WE/ Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70. kalkulacja prognozowanej rekompensaty na czas trwania Umowy stanowi załącznik nr 5 do niniejszej Umowy;
Roczny Plan Świadczenia Usług (RPŚU)	oznacza dokument przygotowywany przez MZDiM corocznie określający roczny plan dotyczący realizowanych na podstawie niniejszej Umowy przewozów, o którym mowa w pkt 7.3. Umowy, przy czym Plan roczny na 2019 r. opracowany zostanie nie później niż do dnia 30.06 2018 r. i stanowić będzie załącznik nr 12 do Umowy, w skrócie dalej także jako „RPŚU”;
Plan operacyjny	dokument przygotowany corocznie przez PKM i przedkładany MZDiM do akceptacji, zawierający propozycję szczegółowego rozkładu jazdy, zgodnego z RPŚU;
Biznes Plan	dokument przygotowywany corocznie przez Zarząd PKM, zaopiniowany przez Radę Nadzorczą oraz

zatwierdzany przez Zgromadzenie Wspólników PKM, zawierający co najmniej projekcję przychodów i kosztów na kolejny rok obrotowy;

Strategia transportowa

dokument przygotowywany corocznie przez MZDiM, po konsultacjach z PKM, zawierający podstawowe informacje i przyjęte założenia oraz wskaźniki ekonomiczne dotyczące Przewozów;

Rozsądny zysk

oznacza zysk, o którym mowa w Załączniku nr 1 skalkulowany zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70 oraz załącznika do tego Rozporządzenia;

Praca Eksploatacyjna

praca przewozowa wyrażona w wozokilometrach wykonywana w ramach Przewozów z podziałem na poszczególne linie wg. Rozkładu Jazdy w ujęciu odpowiednim dla Planu Operacyjnego oraz RPŚU;

UPTZ

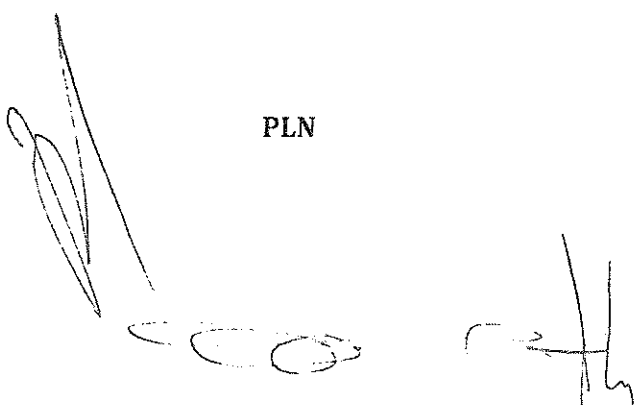
Ustawa z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13 z późn. zm.);

Rozporządzenie 1370/2007

Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70;

PLN

złoty polski.

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

Wszelkie postanowienia Umowy, dla których właściwym jest według umowy Miasto, Gmina lub Organizator wykonuje MZDiM jako właściwa jednostka organizacyjna Gminy Miasta Jaworzno, o ile nic innego nie wynika z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa lub wprost z postanowień niniejszej Umowy.

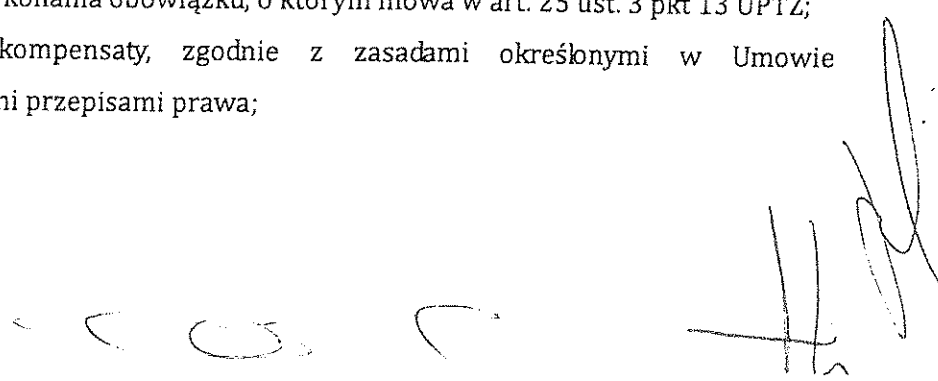
2. PRZEDMIOT UMOWY

- 2.1. Przedmiotem niniejszej Umowy jest zlecenie przez Organizatora Operatorowi realizacji Przewozów na zasadach określonych Umową.
- 2.2. Operator zobowiązuje się wykonywać Przewozy na warunkach określonych w Umowie i Załącznikach oraz zgodnie z obowiązującym prawem krajowym i wspólnotowym.
- 2.3. Operator w ramach niniejszej Umowy wykonuje Przewozy finansowane w formie Rekompensaty na zasadach określonych w Rozporządzeniu 1370/2007 oraz innych powszechnie obowiązujących przepisach prawa.
- 2.4. MZDiM zobowiązane jest do zapłaty rekompensaty za świadczone przez PKM Przewozy na zasadach określonych niniejszą Umową, w szczególności z zastrzeżeniem pkt. 4.4.9. i 13.1.2 Umowy.

3. PODSTAWOWE PRAWA I OBOWIĄZKI STRON

3.1. W ramach świadczenia Przewozów Operator zobowiązuje się w szczególności do:

1. Wykonywania Przewozów na warunkach określonych w niniejszej Umowie, w tym w szczególności zachowania parametrów technicznych, jakościowych i ilościowych określających sposób świadczenia Przewozów oraz powszechnie obowiązujących norm i przepisów oraz zgodnie ze standardami określonymi w zał. nr 2 do Umowy;
2. współpracy z Organizatorem przy określeniu parametrów jakościowych świadczonych Przewozów;
3. zapewnienia wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 25 ust. 3 pkt 13 UPTZ;
4. rozliczania Rekompensaty, zgodnie z zasadami określonymi w Umowie i obowiązującymi przepisami prawa;

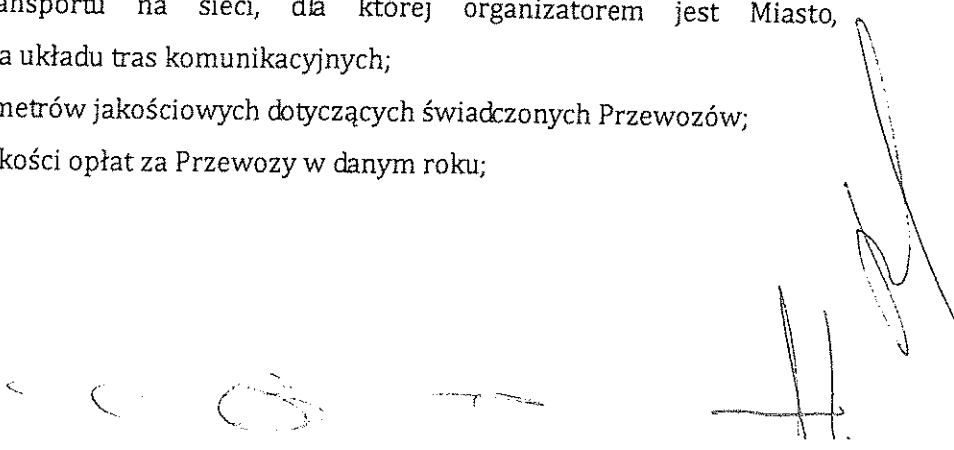


5. realizacji obowiązków sprawozdawczych zgodnie z zasadami określonymi w Umowie;
6. realizacji, zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie i obowiązujących przepisach prawa obowiązków, zadań związanych z przyjmowaniem skarg i reklamacji pasażerów;
7. realizowania projektów inwestycyjnych, na cele świadczenia Przewozów, z uwzględnieniem planów inwestycyjnych. W przypadku realizacji projektu inwestycyjnego Operator zobowiązuje się do zapewnienia zgodności realizacji projektu z wymogami prawa, w tym krajowego jak i unijnego;
8. opiniowanie polityki transportowej Gminy, strategii rozwoju transportu publicznego oraz promocji transportu publicznego oraz w szczególności przy opiniowaniu planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 UPTZ (o ile taki plan będzie przez Organizatora opracowywany lub aktualizowany);
9. posiadania wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami dokumentów, uprawniających do świadczenia usług komunikacją miejską na liniach komunikacyjnych określonych w załączniku nr 2 do Umowy;
10. posiadania przez Operatora tytułu prawnego do środków transportowych, za pomocą których wykonywane będą Przewozy;
11. utrzymywania w należyтым stanie technicznym posiadanego majątku niezbędnego do wykonywania Przewozów;
12. prowadzenia rachunkowości zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i obowiązującymi przepisami, w szczególności załącznikiem do Rozporządzenia 1370/2007;
13. przestrzegania wszelkich wymogów dla zachowania, w okresie trwania Umowy, statusu „podmiotu wewnętrznego” w rozumieniu prawa wspólnotowego;
14. zapewnienia świadczenia Przewozów z podwykonawstwem nie przekraczających w ujęciu rocznym 15% Pracy Eksploatacyjnej
15. posiadania odpowiedniego zaplecza technicznego na terenie Gminy, gwarantującego utrzymanie wynikającej z rozkładu jazdy liczby pojazdów w ruchu;
16. zapewnienia estetyki i czystości pojazdów dysponowanych do ruchu oraz usuwania zanieczyszczeń w czasie eksploatacji autobusów, jeżeli powodują utrudnienia w korzystaniu z pojazdów przez pasażerów;
17. zapewnienia ogrzewania przy temperaturze zewnętrznej powietrza poniżej 0 stopni C;
18. zapewnienia oświetlenia wnętrza pojazdu po zmroku;

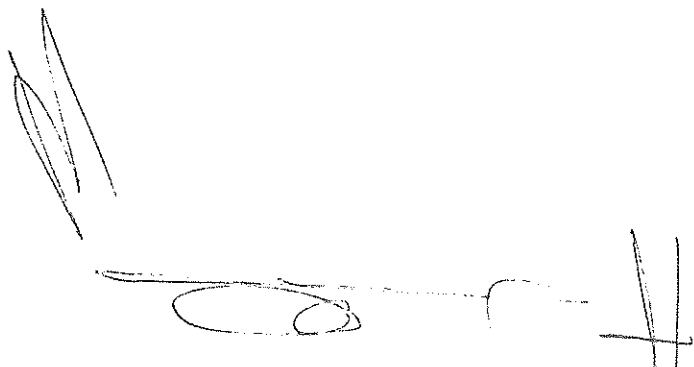


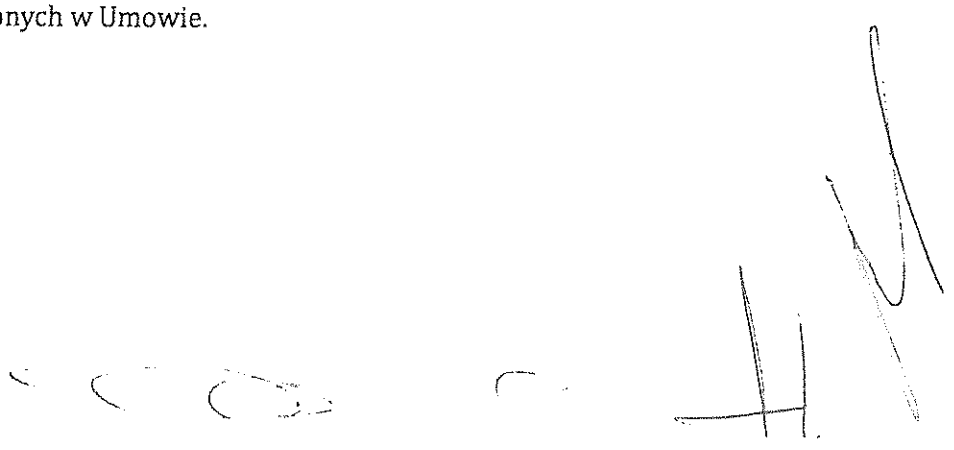
19. likwidacji szkód wywołanych realizacją Umowy, wobec pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego, powstałych wskutek okoliczności, za które Operator ponosi odpowiedzialność, na które to okoliczności Operator musi być ubezpieczony;
20. przestrzegania regularności i punktualności kursowania pojazdów;
21. przygotowania i aktualizacji rozkładów jazdy;
22. emisji biletów również w formie elektronicznej oraz zapewnienia ich dystrybucji poprzez sprzedaż w siedzibie Operatora lub jego kasach, przez kierowców oraz w placówkach handlowych na terenie Organizatora oraz gmin sąsiadujących. Jednocześnie wszelkie przychody ze sprzedaży biletów oraz windykacji i egzekucji należności z tytułu jazdy bez ważnego biletu stanowią Przychody Operatora zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 7 do Umowy;
23. kontroli biletów oraz windykacji i egzekucji należności z tytułu jazdy bez ważnego biletu zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 7 do Umowy;
24. wykonania obowiązków, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9 UPTZ;
25. dokonywania drobnych zmian w zakresie świadczenia Przewozów bez konieczności uzyskiwania uprzedniej zgody MZDiM jeśli zmiany te mają wpływ na rozkład jazdy, amplitudę linii, dzienną ilość wozokilometrów oraz ilość i typy pojazdów wykorzystywanych przez PKM lecz nie naruszają Standardów świadczenia usług określonych w Załączniku nr 5. W szczególności drobne zmiany mogą obejmować dostosowanie Rozkładu jazdy lub czasowe zmiany tras lub przystanków na danej linii, spowodowane zdarzeniami niezależnymi od PKM oraz MZDiM, z zastrzeżeniem postanowień pkt. 4 Umowy. O dokonaniu ww. drobnych zmian PKM jest obowiązane powiadomić MZDiM. W przypadku wystąpienia przez MZDiM z pisemnymi zastrzeżeniami do wprowadzonych drobnych zmian, PKM jest zobowiązane do wykonywania przedmiotu Umowy na dotychczasowych zasadach, z pominięciem wprowadzonych w ww. trybie drobnych zmian.

3.2 W ramach realizacji umowy Organizator zobowiązuje się w szczególności do:

1. planowania transportu na sieci, dla której organizatorem jest Miasto, w tym określania układu tras komunikacyjnych;
 2. określania parametrów jakościowych dotyczących świadczonych Przewozów;
 3. określania wysokości opłat za Przewozy w danym roku;
- 

4. zapewnienia środków finansowych niezbędnych na pokrycie Rekompensaty i terminowego wypłacania Operatorowi Rekompensaty według zasad ustalonych w niniejszej Umowie;
5. umożliwienia Operatorowi korzystania z przystanków komunikacji miejskiej na terenie Organizatora w celu wykonywania Przewozów, oraz do wykonywania obowiązku określonego w art. 25 ust. 3 pkt 16 UPTZ;
6. monitoringu i kontroli wykonywania Umowy w tym w szczególności świadczonych Przewozów na zasadach określonych w załączniku nr 2 do Umowy;
7. zapewnienia, w zakresie przewidzianym właściwymi przepisami, właściwej organizacji ruchu zgodnie ze Strategią transportową Gminy oraz aktualnym planem transportowym dla Organizatora (o ile taki obowiązuje), umożliwiającą Operatorowi wykonywanie Przewozów na warunkach określonych w Umowie;
8. realizacji innych obowiązków obciążających Organizatora, wynikających z obowiązujących przepisów w zakresie organizowania i realizacji Przewozów, w tym w szczególności wszelkich obowiązków wynikających z UPTZ;
9. udostępnienia w oparciu o obowiązujące przepisy taboru będącego własnością Organizatora do świadczenia Przewozów;
10. informowania Operatora, z odpowiednim wyprzedzeniem umożliwiającym realizację Przewozów zgodnie z prawem, o konieczności dostosowania linii komunikacyjnych, częstotliwości kursowania, pojemności i ilości taboru w przypadku organizowania na terenie Gminy masowych imprez, uroczystości itp., które skutkować będą koniecznością obsługi zwiększonej ilości pasażerów;
11. przekazywania informacji o:
 - 1) zmianach stałych, rozumianych jako zmiany przebiegu linii komunikacyjnych wynikające z bieżącej analizy potrzeb komunikacyjnych, wprowadzanych na czas nieokreślony oraz
 - 2) zmianach okresowych wprowadzanych na czas określony, wynikających z czasowych, planowanych zmian w organizacji ruchu kołowego, w tym związanych z uruchamianiem komunikacji zastępczej – w terminie nie później niż 3 dni roboczych przed wprowadzeniem zmian.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom left of the page. The signature is a stylized, cursive script, and the initials are a simple, bold 'H' or 'T'.

- 3.3. MZDiM jest odpowiedzialne za zdefiniowanie lub uaktualnienie Strategii transportowej, po przeprowadzeniu konsultacji z PKM. Coroczne konsultacje w ww. zakresie Strony umowy przeprowadzą nie później niż do 1 miesiąca przed terminem przekazania przez MZDiM RPŚU do Operatora. Strategię transportową MZDiM jest zobowiązane przekazać PKM do końca roku poprzedzającego jej wejście w życie, które następuje rokrocznie od 1 stycznia danego roku. Strategię transportową na 2019 rok zostanie przekazana do PKM do końca 2018 r. Strategia transportowa zawierać będzie co najmniej:
- 3.3.1. cele dotyczące rozwoju komunikacji, jakości usług oraz zwiększenia prędkości komunikacyjnej;
 - 3.3.2. zmiany w zakresie zapotrzebowania na wozokilometry;
 - 3.3.3. politykę opłat z uwzględnieniem przejazdów ulgowych;
 - 3.3.4. plan rozwoju tras;
 - 3.3.5. planowane przychody PKM i koszty niezbędne do rozwoju komunikacji organizowanej przez Miasto;
 - 3.3.6. modyfikacje w zakresie wskaźników służących do obliczania rekompensaty;
 - 3.3.7. program działań niezbędnych do rozwoju transportu organizowanego przez Miasto;
 - 3.3.8. program inwestycji dotyczących infrastruktury drogowej i przystankowej.
- 3.4. Gmina na własny koszt i ryzyko zapewnia finansowanie inwestycji w infrastrukturę transportową niezbędną do prawidłowego wykonywania Umowy przez PKM. Powyższe nie oznacza, iż PKM nie jest uprawniony do realizacji projektów inwestycyjnych w tym zakresie. Projekty takie, w szczególności dofinansowane ze środków UE, podlegają zatwierdzeniu na zasadach określonych niniejszą Umową.
- 3.5. MZDiM zobowiązane jest przygotować dla każdego roku obowiązywania Umowy RPŚU na zasadach określonych w pkt. 7.3. Umowy.
- 3.6. Każda ze Stron może inicjować zmiany niezbędne dla poprawy jakości wykonywania przedmiotu Umowy. Wprowadzenie zmian do Umowy będzie zawsze przedmiotem konsultacji pomiędzy Stronami a ich wejście w życie nastąpić może jedynie na warunkach określonych w Umowie.
- 

4. PRZEWOZY

4.1. Przewozy w rozumieniu Umowy obejmują świadczenie przewozów autobusowych, na które składa się komunikacja miejska - dalej odpowiednio jako „Przewozy Rozkładowe Autobusowe”, realizowana na liniach komunikacyjnych określonych w zał. nr 9 do Umowy.

4.2. Przewozy Rozkładowe Autobusowe wykonywane są według aktualnego rozkładu jazdy na zasadach określonych w Umowie.

4.3. Rozkłady jazdy

4.3.1 Operator realizuje Przewozy Autobusowe Rozkładowe na podstawie przygotowanych przez Operatora i zatwierdzonych przez Organizatora Rozkładów Jazdy. Rozkłady Jazdy obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszej Umowy strony uzgodnią w formie załącznika nr 11 do Umowy nie później niż na 1 miesiąc przed dniem wejścia w życie Umowy.

4.3.2 W przypadku inicjatywy zmiany obowiązującego Rozkładu Jazdy ze strony Operatora, Organizator jest zobligowany - w terminie 21 dni od dnia przedłożenia propozycji zmiany przez Operatora - do jej zaakceptowania lub wskazania przyczyn braku akceptacji. Zmiana Rozkładu Jazdy w tym trybie nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga sporządzania aneksu do Umowy.

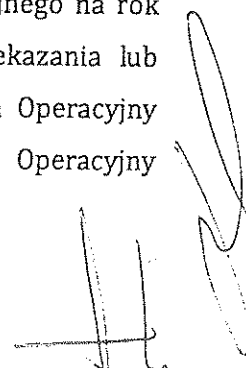
4.3.3. W przypadku inicjatywy zmiany obowiązującego Rozkładu Jazdy ze strony Organizatora, Organizator przedkłada Operatorowi założenia do zmian, na podstawie których w terminie 21 dni od dnia ich otrzymania Operator przygotowuje propozycję zmian Rozkładu Jazdy i przedkłada ją do MZDiM do zaopiniowania i oceny skutków z punktu widzenia konieczności zmian załączników do Umowy. Zmiana Rozkładu Jazdy w tym trybie nie stanowi zmiany Umowy i nie wymaga sporządzania aneksu do Umowy.

4.3.4 W przypadku, gdy zmiany Rozkładu Jazdy w ww. trybach skutkować będą koniecznością zmian innych załączników do Umowy Strony dokonają odpowiednich modyfikacji właściwych dokumentów, w tym w szczególności Planu Operacyjnego lub RPŚU W przypadku wystąpienia niezależnych od Stron jak i zależnych ale niemożliwych do uniknięcia okoliczności, na skutek których przez określony czas nie jest możliwa realizacja Rozkładu Jazdy, w szczególności na skutek remontów i awarii, Operator wprowadzi

Tymczasowy Rozkład Jazdy uwzględniający wystąpienie tych okoliczności i przedłoży go do zatwierdzenia do Organizatora. Postanowienia pkt. 4.4.2 stosuje się odpowiednio.

4.4. Plan Operacyjny i Praca Eksploatacyjna

- 4.4.1 Plan Operacyjny zawiera Załącznik nr 10, który wraz z Rozkładem Jazdy oraz Rocznym Planem Świadczenia Usług określa warunki wykorzystania poszczególnego rodzaju taboru na danych liniach komunikacyjnych w zależności od natężenia ruchu pasażerów.
- 4.4.2 Plan Operacyjny na czas obowiązywania Umowy może zostać zmieniony w uzasadnionych przypadkach zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadami określonymi w Umowie w drodze porozumienia Stron.
- 4.4.3 Z zastrzeżeniem pkt 4.4.4 Umowy, Plan Operacyjny obowiązujący w danym roku może ulec zmianie, w drodze porozumienia Stron, o ile wynikająca ze zmiany nowa wartość planowanej Pracy Eksploatacyjnej nie będzie:
 - a) mniejsza o 10% w stosunku do planowanej rocznej Pracy Eksploatacyjnej w okresie obowiązywania Umowy lub
 - b) większa o 10 % w stosunku do planowanej rocznej Pracy Eksploatacyjnej w okresie obowiązywania Umowy.
- 4.4.4 W szczególnie uzasadnionych przypadkach, Strony w drodze porozumienia mogą przyjąć w okresie obowiązywania Umowy wartość planowanej Pracy Eksploatacyjnej niemieszczącą się w przedziałach, o których mowa w pkt 4.4.3.
- 4.4.5 Jeśli zaistnieje taka konieczność, Strony, w wyniku zmian dotyczących Planu Operacyjnego na czas obowiązywania Umowy lub Pracy Eksploatacyjnej, o których mowa w pkt 4.4.2 – 4.4.4, wprowadzą odpowiednie modyfikacje do właściwych dokumentów, w tym Rozkładu Jazdy lub RPŚU.
- 4.4.6. Strony ustalają, iż podmiotem odpowiedzialnym za aktualizację Planu Operacyjnego jest Operator. Plan Operacyjny służy do właściwej realizacji przedmiotu Umowy. Operator zobowiązuje się nie później niż do dnia 23 sierpnia danego roku ale nie później niż w terminie 28 dni od dnia przekazania RPŚU przekazać projekt aktualizacji Planu Operacyjnego na rok kolejny wykonywania Przewozów. W przypadku jego nieprzekazania lub nieuzgodnienia uznaje się, iż obowiązujący jest poprzedni Plan Operacyjny chyba że MZDiM samodzielnie przygotuje tymczasowy Plan Operacyjny

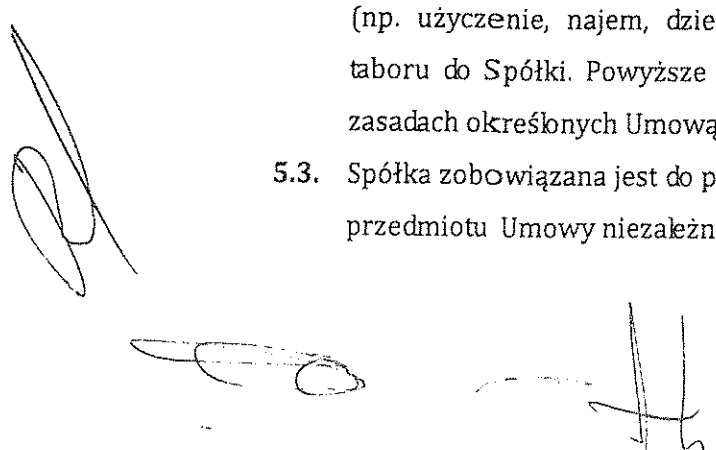


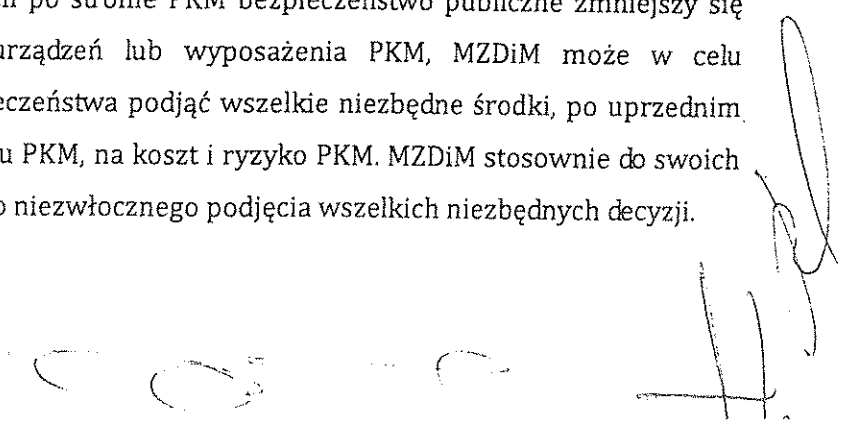
obowiązujący do chwili przekazania i zatwierdzenia Planu Operacyjnego przygotowanego przez Operatora.

- 4.4.7. Plan operacyjny powinien określać propozycję Rozkładu Jazdy zgodnego ze wskaźnikami określonymi przez MZDiM w RPŚU na dany rok.
- 4.4.8. MZDiM jest zobowiązany poinformować PKM w terminie 7 dni od daty przedłożenia Planu Operacyjnego, lecz nie później niż do 30 sierpnia każdego roku o jego akceptacji lub odmowie akceptacji z podaniem przyczyny odmowy akceptacji. W przypadku odmowy akceptacji przez MZDiM projektu Planu Operacyjnego PKM jest zobowiązane w terminie do 7 dni przedłożyć kolejny Plan Operacyjny uwzględniający wymagania MZDiM.
- 4.4.9. Jeżeli w związku z niezgodnieniem przez Strony nowego Planu Operacyjnego na kolejny rok, wynikająca z obowiązującego Planu Operacyjnego propozycja szczegółowego rozkładu jazdy spowoduje konieczność zwiększenia kwoty wydatków ponad kwotę wydatków przewidzianych w planie finansowym MZDiM na dany rok budżetowy, obowiązywać będzie kwota wynikająca z obowiązującego w danym roku budżetowym planu finansowego MZDiM.
- 4.4.10. W przypadku dokonania przez MZDiM zmian w RPŚU postanowienia 4.4.6 - 4.4.9 stosuje się odpowiednio.

5. PROJEKTY INWESTYCYJNE I TABOR

- 5.1. W przypadku realizacji przez Strony projektu inwestycyjnego związanego z realizacją Przewozów Strony określą zasady korzystania z tych składników majątkowych oraz wpływ danego projektu inwestycyjnego na zasady realizacji Przewozów określone w niniejszej Umowie, w tym na Rekompensatę. W przypadku zaistnienia takiej konieczności, Strony dokonają odpowiednich modyfikacji Umowy.
- 5.2. W szczególności w przypadku realizacji przez Organizatora projektów inwestycyjnych obejmujących zakup taboru, tabor ten będzie wykorzystywany przez Operatora do świadczenia Przewozów w oparciu o zawarte odpowiednie Umowy (np. użyczenie, najem, dzierżawa) lub po wniesieniu aportem przedmiotowego taboru do Spółki. Powyższe zostanie uwzględnione w kalkulacji Rekompensaty na zasadach określonych Umową oraz załącznikiem nr 1.
- 5.3. Spółka zobowiązana jest do posiadania taboru niezbędnego do prawidłowej realizacji przedmiotu Umowy niezależnie od formy prawnej posiadania tego taboru.



- 5.4. W przypadku nabycia przez Spółkę taboru współfinansowanego ze środków UE tabor ten pozostanie własnością Spółki nie krócej niż do końca okresu trwałości projektu, w ramach którego został nabyty.
- 5.5. Miasto jest zobowiązane do finansowania inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej.
- 5.6. PKM zobowiązane jest przedłożyć MZDiM do 7 dni, lecz nie później niż do 6 września każdego roku, od daty akceptacji przez MZDiM Planu Operacyjnego, program inwestycyjny na następny rok, obejmujący w szczególności inwestycje w zakresie taboru niezbędnego do świadczenia Usług transportu lokalnego.
- 5.7. MZDiM zobowiązany jest zatwierdzić przedłożony przez PKM program inwestycyjny w terminie do 7 dni, jednak nie później niż do 13 września każdego roku. W przypadku wniesienia przez MZDiM pisemnych zastrzeżeń do przedłożonego przez PKM programu inwestycyjnego, PKM jest zobowiązane w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisemnych zastrzeżeń, uwzględnić je w programie inwestycyjnym oraz przedłożyć w ww. terminie zmieniony program inwestycyjny do zatwierdzenia.
- 5.8. PKM jest uprawnione do dokonania jednorazowych niewielkich inwestycji niezatwierdzonych programem inwestycyjnym na dany rok do kwoty stanowiącej łącznie nie więcej niż 10% kwoty wynikającej z zatwierzonego programu inwestycyjnego. Inwestycje przekraczające ww. limit, a nie zawarte w zatwierdzonym programie inwestycyjnym, PKM jest zobowiązane zgłaszać do MZDiM i uzyskać uprzednią pisemną akceptację MZDiM przed rozpoczęciem danej inwestycji.
- 5.9. MZDiM zastrzega sobie prawo kontroli składników majątku wykorzystywanych przez PKM do wykonywania Przewozów. W razie stwierdzenia nieprawidłowości w utrzymaniu składników majątku (w szczególności udostępnionych Spółce w ramach umów cywilnoprawnych lub wniesionych aportem do Spółki) MZDiM ma prawo zażądać od PKM usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie wyznaczonym przez MZDiM, nie krótszym niż obiektywny czas niezbędny do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, na podstawie opinii uprawnionego rzeczoznawcy.
- 5.10. Jeżeli z przyczyn leżących po stronie PKM bezpieczeństwo publiczne zmniejszy się wskutek złego stanu urządzeń lub wyposażenia PKM, MZDiM może w celu zapobiegnięcia niebezpieczeństwa podjąć wszelkie niezbędne środki, po uprzednim pisemnym zawiadomieniu PKM, na koszt i ryzyko PKM. MZDiM stosownie do swoich kompetencji ma prawo do niezwłocznego podjęcia wszelkich niezbędnych decyzji.
- 

6. ŚWIADCZENIE PRZEWOZÓW

6.1. Opłata za Przewóz i taryfa

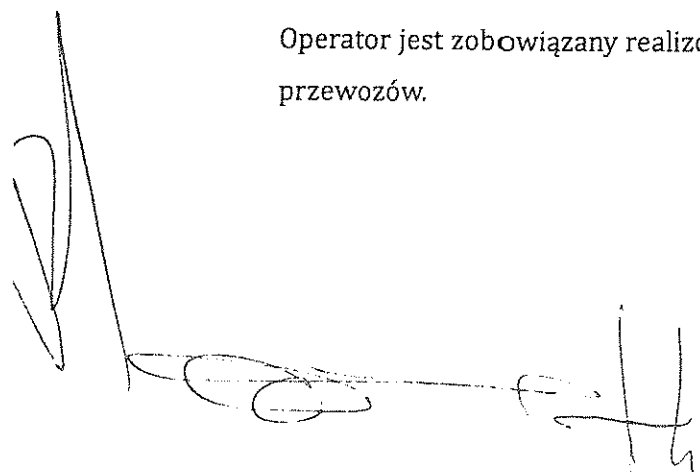
- 6.1.1. Wysokość opłat za przejazd jest określana przez Gminę. Organizator informuje Operatora w terminie co najmniej 15 dni roboczych przed ich wejściem o wysokości opłat za przejazd w ramach wykonywanych Przewozów Rozkładowych z uwzględnieniem obowiązujących w tym zakresie przepisów, dotyczących m.in. ulg ustawowych, ulg lub cen ustanowionych przez właściwe organy.
- 6.1.2. Wszelkie wpływy z tytułu pobierania opłat za przewóz są wpływami Operatora.
- 6.1.3. Fakt otrzymania przez Spółkę Rekompensaty pozostaje bez wpływu na cenę, jaką pasażer jest zobowiązany zapłacić za bilet.

6.2. Infrastruktura niezbędna do realizacji Przewozów

- 6.2.1. Operator jest uprawniony do korzystania z należącej do Organizatora Infrastruktury niezbędnej do realizacji Przewozów w zakresie niezbędnym do świadczenia Przewozów. Infrastruktura powinna być wykorzystywana w celu świadczenia Przewozów, z zastrzeżeniem działalności dodatkowej, związanej ze świadczonymi Przewozami.

6.3. Regulamin Przewozów

Operator jest zobowiązany realizować Przewozy w zgodzie z obowiązującym regulaminem przewozów.

A large, stylized handwritten signature in black ink, spanning across the bottom left of the page. It appears to be a cursive or semi-cursive script, possibly representing the name of the Operator or a representative.

6.4. Ciągłość Przewozów

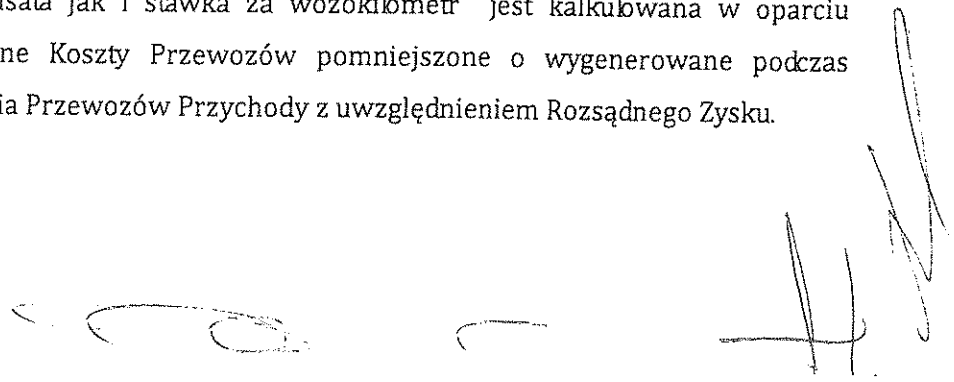
- 6.4.1. PKM zobowiązany jest do zapewnienia ciągłości Przewozów opisanych w RPŚU, niezależnie od okoliczności, za wyjątkiem wystąpienia siły wyższej oraz okoliczności niezależnych wyłącznie od PKM;
- 6.4.2. W przypadku wystąpienia przerwy w realizacji Przewozów dłuższej niż 12 godzin, MZDiM ma prawo użyć osób trzecich do świadczenia całości lub części Przewozów świadczonych dotychczas przez PKM, do czasu gdy PKM będzie zdolne do wykonywania przedmiotu Umowy zgodnie z postanowieniami Umowy. Koszt brutto związany z wykonaniem zastępczym Przewozów ponosi PKM. Nie dotyczy to przerw w wykonywaniu Przewozów spowodowanych siłą wyższą oraz okoliczności niezależnych wyłącznie od PKM

7. SYSTEM FINANSOWANIA Przewozów

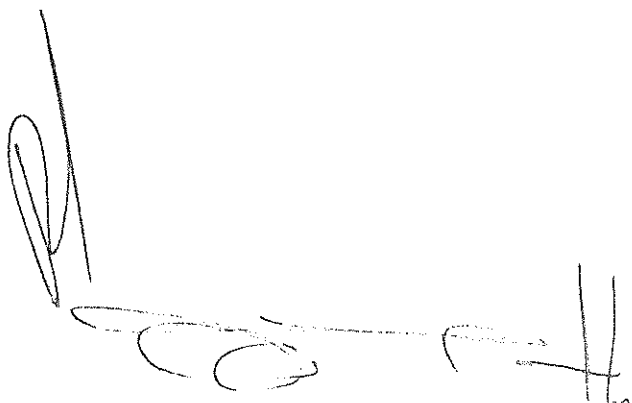
7.1. Środki finansowe na realizację Przewozów

Łączna wysokość szacowanych nakładów finansowych przypadających na Przewozy w całym okresie trwania Umowy, określona została w Załączniku nr 4. Wysokość ta ustalona została z uwzględnieniem postanowień Umowy, metodologii zawartej w Załączniku nr 1 do Umowy oraz przeprowadzonej prognozy Rekompensaty. Ww. wysokość stanowi maksymalną wartość zobowiązania Organizatora z tytułu realizacji Przewozów na dzień podpisania Umowy.

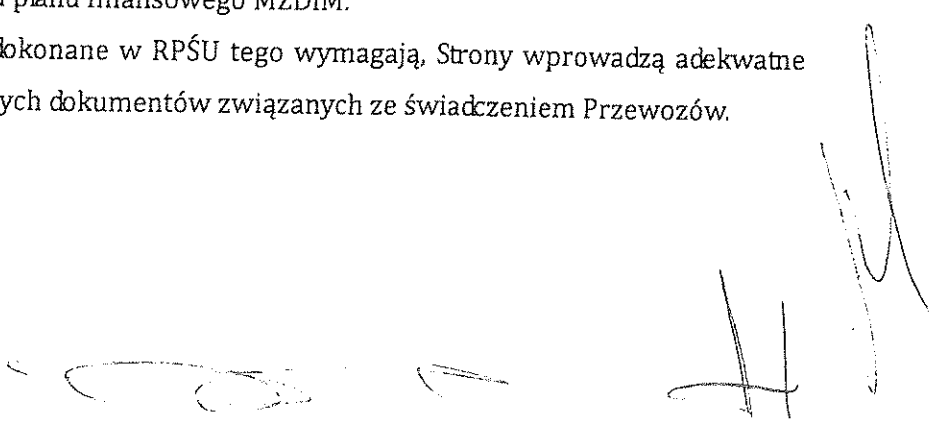
7.2. Reguły ogólne dotyczące Rekompensaty

- 7.2.1. W okresie obowiązywania Umowy, Organizator będzie przekazywał Operatorowi Rekompensatę w związku z realizacją Przewozów, zgodnie z zasadami i w terminach określonych w Umowie, w tym w Załączniku nr 1. Wskaźnikiem rozliczeniowym dla kalkulacji/przekazywania i rozliczania Rekompensaty jest stawka za wozokilometr (wzkm) wykonywania Przewozów.
 - 7.2.2. Rekompensata jak i stawka za wozokilometr jest kalkulowana w oparciu o poniesione Koszty Przewozów pomniejszone o wygenerowane podczas świadczenia Przewozów Przychody z uwzględnieniem Rozsądnego Zysku.
- 

- 7.2.3. Koszty Przewozów to wszelkie koszty ponoszone przez Operatora w związku ze świadczeniem Przewozów. Poszczególne kategorie Kosztów określone zostały w Załączniku nr 1 do Umowy.
- 7.2.4. Rozsądny Zysk oznacza zysk Operatora w związku ze świadczeniem Przewozów. Szczegółowa metoda kalkulacji i określenie maksymalnej wysokości Rozsądnego Zysku została określona w Załączniku nr 1 do Umowy.
- 7.2.5. W celu zapewnienia realizacji Przewozów, Operator może ubiegać się o związane z celem realizacji Umowy środki publiczne oraz inne przysporzenia ze źródeł publicznych, w tym dotacje udzielane na podstawie przepisów dotyczących finansów publicznych oraz dotacje w ramach programów operacyjnych finansowanych z funduszy unijnych. Środki i inne przysporzenia ze źródeł publicznych przekazywane są z uwzględnieniem ich formy, zgodnie z właściwymi przepisami lub zasadami związanymi z ich wydatkowaniem. Otrzymane środki lub inne przysporzenia ze źródeł publicznych są odpowiednio uwzględniane przy obliczaniu wysokości Rekompensaty należnej Operatorowi, w tym zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 1. Uwzględnienie otrzymanych środków i innych przysporzeń ze źródeł publicznych w wysokości otrzymanej Rekompensaty nie wpływa na obowiązek rozliczenia danego projektu na podstawie właściwych przepisów i zasad obowiązujących w tym zakresie, w tym w szczególności dotyczących funduszy unijnych.
- 7.2.6. Operator poinformuje Organizatora o:
- a) planowanym ubieganiu się o środki publiczne lub inne przysporzenia ze źródeł publicznych, o których mowa w pkt 7.2.5 i przygotowywaniu odpowiednich wniosków;
 - b) decyzji o przyznaniu albo odmowie przyznania dofinansowania lub innego przysporzenia;
 - c) warunkach, na jakich dofinansowanie lub przysporzenie zostało przyznane.
- 7.2.7. Szczegółowe zasady i sposób obliczania Rekompensaty określa Załącznik nr 1.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom left of the page. The signature is stylized and appears to be a combination of letters and a long horizontal stroke.

7.3. Roczny Plan Świadczenia Usług

- 7.3.1. RPŚU określa m.in. trasy autobusowe poszczególnych linii wraz z ewentualnymi wariantami, na których będą wykonywane Przewozy oraz parametry poszczególnych linii tj. co najmniej dobową ilość kursów w dni robocze, soboty i dni wolne od pracy, ilość kursów w szczycie, pracę eksploatacyjną wyrażoną w wozokilometrach, jaką na danej linii będzie musiało zrealizować PKM, a także opcjonalnie inne parametry tj. ilość kursów nocnych, ilość kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym, rodzaj taboru etc. PKM jest zobowiązana wykonywać Przewozy w oparciu o przekazany przez MZDiM RPŚU.
- 7.3.2. RPŚU MZDiM jest zobowiązany przekazać PKM co najmniej na 6 miesięcy przed jego wejściem w życie, które następuje od dnia 1 stycznia danego roku, z zastrzeżeniem postanowień umowy dot. 2019 r.
- 7.3.3. RPŚU może być jednostronnie zmieniany przez MZDiM w przypadku nadzwyczajnej zmiany okoliczności niemożliwej do przewidzenia w chwili jego przygotowania. Za nadzwyczajną zmianę okoliczności uznaje się w szczególności nagłą zmianę popytu na danej linii autobusowej. Zmieniony RPŚU, w związku z nadzwyczajną zmianą okoliczności wchodzi w życie niezwłocznie od dnia jego doręczenia PKM wraz z podaniem przyczyn jego zmiany oraz nie wcześniej niż z chwilą uzyskania przez PKM stosownych dokumentów umożliwiających Spółce wykonywanie Przewozów na zmienionej linii. PKM zobowiązane jest do niezwłocznego wystąpienia do właściwych organów o wydanie stosownych dokumentów, po doręczeniu przez MZDiM do PKM zmienionego RPŚU.
- 7.3.4. MZDiM zobowiązuje się do przygotowania każdorocznie RPŚU z uwzględnieniem obowiązującego na dany rok planu finansowego MZDiM. Jeżeli wynikające z RPŚU na dany rok zobowiązania przekraczają kwotę wydatków przewidzianych w planie finansowym MZDiM na dany rok budżetowy, obowiązywać będzie kwota wynikająca z obowiązującego w danym roku planu finansowego MZDiM.
- 7.3.5. Jeśli zmiany dokonane w RPŚU tego wymagają, Strony wprowadzą adekwatne zmiany do innych dokumentów związanych ze świadczeniem Przewozów.
- 

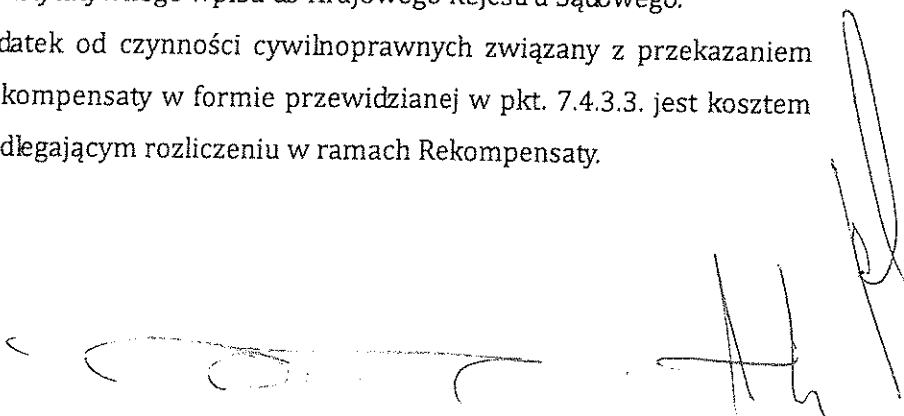
7.4. Płatności i rozliczenia w ramach Rekompensaty z tytułu świadczenia Przewozów oraz planowanie Rekompensaty

- 7.4.1. Rekompensata należna Operatorowi obejmuje płatności należne Operatorowi w związku z realizacją Przewozów.
- 7.4.2. Płatności części Rekompensaty z tytułów wymienionych w pkt. 7.4.1. są dokonywane na podstawie odpowiednich dokumentów księgowych.
 - 7.4.2.1. Określając kwotę do zapłaty za daną część Rekompensaty, Operator uwzględnia Rekompensatę wypłaconą w formie określonej w pkt. 7.4.3.3. z zastrzeżeniem pkt. 7.4.3.4. z zastrzeżeniem pkt.
 - 7.4.2.2. W wypadku, gdy Rekompensata lub jej część w kwocie wykazanej na odpowiednim dokumencie księgowym zostanie przekazana w formie określonej w pkt. 7.4.3.3. z zastrzeżeniem 7.4.3.4. to Operator zobowiązany jest do dokonania korekty wystawionego dokumentu księgowego.
- 7.4.3. Płatności i rozliczenia z tytułu realizacji Przewozów:
 - 7.4.3.1. Płatności w ramach rekompensaty dokonywane są w 25 ratach a rozliczenia tych płatności dokonuje się na koniec każdego roku obowiązywania Umowy oraz z końcem okresu obowiązywania niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem pkt. 7.4.3.4. i 7.4.3.5. Umowy. Raty nieparzyste płatne będą do 25 dnia każdego miesiąca z dołu za pierwsze 15 dni danego miesiąca a raty parzyste płatne będą do 10 dnia każdego miesiąca z dołu za okres od 16 do końca poprzedniego miesiąca, z zastrzeżeniem miesiąca grudnia każdego roku, gdzie za okres od 15 grudnia do 29 grudnia płatność nastąpi do końca roku a za okres od 30 do 31 grudnia w kolejnym roku kalendarzowym do dnia 10 stycznia.
 - 7.4.3.2. PKM zobowiązane jest do 19 dnia każdego miesiąca przekazać do MZDiM rozliczenie faktycznie wykonanych Przewozów za pierwszych 15 dni danego miesiąca i do 4 dnia każdego miesiąca za dni od 16 do końca poprzedniego miesiąca z uwzględnieniem naruszeń Standardów jakości świadczenia Przewozów, z zastrzeżeniem miesiąca grudnia, gdzie za okres od dnia 16 grudnia do dnia 29 grudnia PKM przedłoży rozliczenie nie później niż do dnia 30 grudnia a za dni 30 i 31 grudnia nie później niż do dnia 4 stycznia roku kolejnego. W przypadku nieprzekazania



ww. rozliczeń termin zapłaty przez MZDiM danej raty rekompensaty ulega przedłużeniu o ilość dnia opóźnienia PKM w przekazaniu ww. rozliczenia.

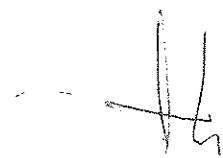
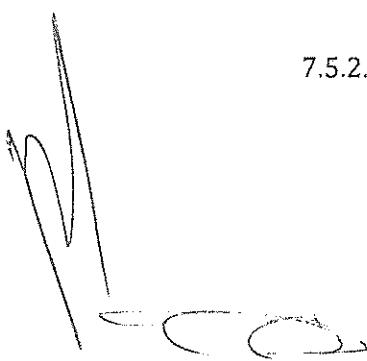
- 7.4.3.3. Organizator może przekazać Operatorowi Rekompensatę lub jej transze także w formie dopłaty do kapitału lub podwyższenia przez Miasto kapitału zakładowego Operatora, poprzez ustanowienie nowych udziałów lub podwyższenie wartości dotychczasowych udziałów, obejmowanych w zamian za wkład pieniężny do Spółki. W takim wypadku całość kwoty zapłaconej przez Organizatora tytułem dopłaty do kapitału lub za nowoobejmowane udziały lub za podwyższoną wartość udziałów pomniejszają należną Operatorowi rekompensatę w danym roku w sposób określony w pkt. 7.4.2.1 Umowy. O konieczności zastosowania ww. mechanizmu w przypadku emisji nowych udziałów lub podwyższenia wartości dotychczasowych udziałów, po podjęciu stosownej uchwały przez Zgromadzenie Wspólników Operatora Organizator poinformuje Operatora na piśmie niezwłocznie. Operator nie jest uprawniony do kwestionowania ww. oświadczenia Organizatora. W przypadku braku takiego oświadczenia ww. czynności zostaną rozliczone w ramach rocznego rozliczenia rekompensaty, w oparciu o kwoty ekwiwalentu dotacji brutto – zgodnie z treścią Załącznika nr 1 do Umowy.
- 7.4.3.4. W zakresie skutków dotyczących rozliczeń pomiędzy Organizatorem a Operatorem, za datę dokonania rozliczenia uważa się datę dokonania zapłaty przez Miasto za nowoobejmowane udziały lub za podwyższoną wartość udziałów, pod warunkiem, że dokonane podwyższenie kapitału będzie prawnie skuteczne, w szczególności oznacza to, że sąd rejestrowy dokona rejestracji czynności podwyższenia kapitału Operatora w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile dane podwyższenie kapitału zakładowego wymaga takiego konstytutywnego wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego.
- 7.4.3.5. Podatek od czynności cywilnoprawnych związany z przekazaniem Rekompensaty w formie przewidzianej w pkt. 7.4.3.3. jest kosztem podlegającym rozliczeniu w ramach Rekompensaty.



- 7.4.4. W przypadku wystąpienia naruszeń Umowy określonych w Umowie lub Załącznikach MZDiM przysługiwać będzie prawo do naliczania kar umownych na warunkach i w wysokości określonej w załączniku nr 3 do Umowy.
- 7.4.5. MZDiM rokrocznie obok rozliczenia rocznego Rekompensaty, o którym mowa w pkt. 7.5. Umowy będzie dokonywał kalkulacji rekompensaty ex ante (prognozy rekompensaty). Sporządzona kalkulacja na rok kolejny stanowi podstawę do rozliczeń w roku kolejnym, w tym podstawę do przygotowania planu finansowego MZDiM na rok kolejny z zastrzeżeniem treści Planu Operacyjnego oraz RPŚU oraz pozostałych postanowień Umowy.
- 7.4.6. W terminie do dnia 20 września roku poprzedzającego PKM przedstawi do MZDiM niezbędne dane i dokumenty dla sporządzenia prognozy rekompensaty.
- 7.4.7. W ramach planowania rekompensaty na kolejny rok rozliczeniowy MZDiM do 27 września roku poprzedzającego skalkuluje na podstawie dostępnych danych rynkowych stawki za wozokilometr autobusów. W tym celu wybierze min. 3 podmioty prowadzące działalność na zasadach zbliżonych do PKM (m.in. w zakresie liczby i struktury wzkm, liczby i struktury taboru, działalności dodatkowej) na terenie miast o liczbie ludności zbliżonej do Jaworzna (od ok. 80 tys. do ok. 120 tys. mieszkańców).

7.5. Roczne rozliczenie Rekompensaty – kontrola wykonywania Umowy.

- 7.5.1. Wysokość rocznej Rekompensaty należnej Operatorowi z tytułu Przewozów świadczonych w danym roku ustala się w drodze weryfikacji rzeczywistych Kosztów i Przychodów wygenerowanych przez Operatora w związku ze świadczeniem Przewozów w danym roku kalendarzowym, przy uwzględnieniu Rozsądnego Zysku dla Operatora, zgodnie z zasadami określonymi w niniejszej Umowie, w tym w Załączniku nr 1. Roczne rozliczenie Rekompensaty uwzględnia dokonywane w ramach okresowych rozliczeń Przewozów modyfikacje poszczególnych płatności oraz kary umowne, naliczone zgodnie z postanowieniami Umowy i potrącone w ramach danych płatności.
- 7.5.2. Roczne rozliczenie Rekompensaty z tytułu świadczenia Przewozów jest przedkładane przez Operatora w terminie do 24 lutego roku następującego po roku, którego roczne rozliczenie Rekompensaty dotyczy.



- 7.5.3. Do rocznego rozliczenia Rekompensaty Operator załącza dokumenty niezbędne, dla rozliczenia Rekompensaty, potwierdzające m.in. wysokość poniesionych Kosztów i wygenerowanych Przychodów w związku z realizacją Przewozów.
- 7.5.4. Na podstawie rocznego rozliczenia Rekompensaty uwzględniającego wszelkie złożone przez Operatora w trakcie roku rozliczeniowego dokumenty i rozliczenia Organizator dokonuje audytu rozliczeniowego Rekompensaty. Wykonanie czynności dotyczących weryfikacji rocznego rozliczenia rekompensaty zostanie powierzone podmiotowi trzeciemu posiadającemu odpowiednią wiedzę i doświadczenie z zakresu pomocy publicznej oraz rozliczania rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych (ekspert).
- 7.5.5. W przypadku, gdy Organizator lub powołany ekspert, zażądają dodatkowych informacji i dokumentów, mają zastrzeżenia i wątpliwości do dokumentów i informacji przedłożonych przez Operatora, przekazują je niezwłocznie, ale nie później niż w terminie 14 dni od dnia złożenia rozliczenia, wraz z uzasadnieniem, Operatorowi.
- 7.5.6. 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. Przy dokonywaniu powyższych czynności uwzględnia termin zakończenia audytu, o którym mowa w pkt 7.5.7.
- 7.5.7. Weryfikacja przez Organizatora wysokości rocznej Rekompensaty lub wydanie opinii przez eksperta, o którym mowa w pkt 7.5.4 i zakończenie rocznego rozliczenia Rekompensaty powinno odbyć się w terminie nie dłuższym niż do 17 marca roku następującego po roku, którego roczne rozliczenie dotyczy.
- 7.5.8. 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 w sytuacji gdy zabezpieczone zostaną na ten cel odpowiednie środki w budżecie Organizatora. W przypadku wystąpienia nadmiernej Rekompensaty strony dopuszczają także obok zwrotu zgodnie z powyższymi postanowienia dokonanie potrącenia z przysługującymi PKM w stosunku do Miasta roszczeniami związanymi z koniecznością wniesienia wkładu na podwyższony kapitał zakładowy PKM, o ile zostaną w tym zakresie podjęte stosowne uchwały zgromadzenia wspólników PKM.

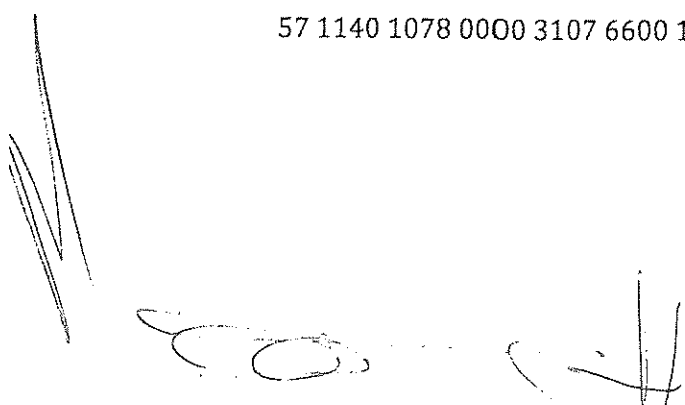
- 7.5.9. W przypadku, jeśli w późniejszym czasie wystąpi potrzeba dokonania korekt wysokości Rekompensaty w szczególności w związku z nowymi danymi na temat nienależytej jakości Przewozów świadczonych przez Operatora, albo otrzymania przez niego przysporzeń ze środków publicznych, Operator niezwłocznie wystawi dokument korygujący za właściwy okres rozliczeniowy. Procedurę określoną w pkt 7.5.4 - 7.5.8 Umowy stosuje się odpowiednio.
- 7.5.10. Jeżeli Spółka nie dokona ostatecznego rozliczenia całkowitej rekompensaty otrzymanej w zakończonym roku zgodnie z postanowieniami 7.5.1. - 7.5.8. i Załącznikiem nr 1 do Umowy lub nie dokona zwrotu nadwyżki MZDiM wstrzyma się z kolejnymi swoimi świadczeniami do czasu rozliczenia lub zwrotu nadwyżki.

7.6. Przepływy finansowe w ramach Umowy

Z zastrzeżeniem pkt 7.7.2, wszelkie przepływy finansowe i rozliczenia w związku z realizacją Umowy dokonywane są na rachunki bankowe, o których Strona powiadomi drugą Stronę pisemnie z co najmniej 7 dniowym wyprzedzeniem przed terminem, w którym powinien zostać dokonany na jej rzecz przelew środków.

Operator wskazuje następujący rachunek dla dokonywania rozliczeń realizacji Umowy:

57 1140 1078 0000 3107 6600 100

Handwritten signature and a circular stamp, likely an official seal or verification mark, located at the bottom left of the page.

7.7. Oddzielna rachunkowość

- 7.7.1. Rozliczanie działalności w ramach Przewozów jest prowadzone zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
- 7.7.2. Operator prowadzi odrębną rachunkowość dla Przewozów wykonywanych na podstawie Umowy i dla innej działalności prowadzonej przez Operatora. Obowiązek ten ma na celu zapewnienie, iż nie następuje subsydiowanie skróśne w ramach działalności prowadzonych przez Operatora oraz że możliwe jest ustalenie Przychodów i Kosztów Przewozów.

8. OBOWIĄZKI SPRAWOZDAWCZE I SKARGI

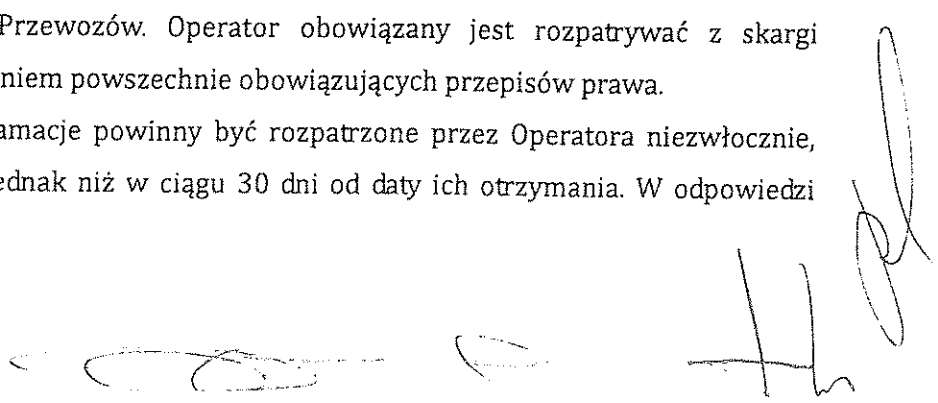
8.1 Sprawozdawczość w zakresie Przewozów Rozkładowych

- 8.1.1 Operator jest zobowiązany zapewnić realizację kursów w ramach Przewozów Rozkładowych według obowiązujących Rozkładów Jazdy, właściwym taborom, zgodnie z obowiązującymi standardami. Szczegółowe obowiązki sprawozdawcze określone zostały poniżej oraz w załączniku nr 8.

- 8.2 Organizator ma prawo żądać przedstawienia wszelkich dodatkowych dokumentów lub udzielenia wyjaśnień związanych z wykonywaniem Umowy, a Operator zobowiązany jest niezwłocznie lecz nie później niż w terminie 7 dni do przekazania dokumentów lub udzielenia wyjaśnień, o ile Umowa lub Załączniki nie stanowią inaczej.

8.3 Skargi i reklamacje

- 8.3.1 Operator rozpatruje skargi i reklamacje wnoszone przez pasażerów w związku z realizacją przewozów, w tym wniesione do Organizatora i przekazane przez niego do rozpatrzenia Operatorowi, dotyczące prawidłowości i rzetelności wykonania Przewozów. Operator obowiązany jest rozpatrywać z skargi z uwzględnieniem powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
- 8.3.2 Skargi i reklamacje powinny być rozpatrzone przez Operatora niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 30 dni od daty ich otrzymania. W odpowiedzi



na skargę lub reklamację Operator powinien wskazać uzasadnienie faktyczne i prawne, z przytoczeniem przepisów prawa, na jakich się oparł. Odpowiedź na skargę lub reklamację doręcza się wnoszącemu pisemnie lub elektronicznie – na adres, z którego została wysłana.

- 8.3.3 Operator zaspokaja we własnym zakresie uzasadnione roszczenia zgłoszone przez pasażerów i inne osoby, które poniosły szkodę w związku z wykonywaniem przez Operatora Przewozów stanowiących przedmiot Umowy.
- 8.3.4 Operator jest obowiązany przekazywać Organizatorowi, w terminie określonym w art. 48 ust. 1 UPTZ informację o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją Przewozów oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.
- 8.3.5 Skargi, wnioski wnoszone przez pasażerów, a nie dotyczące jakości świadczonych usług, PKM zobowiązany jest samodzielnie rozpatrywać przesyłając do wiadomości MZDiM kopie odpowiedzi.

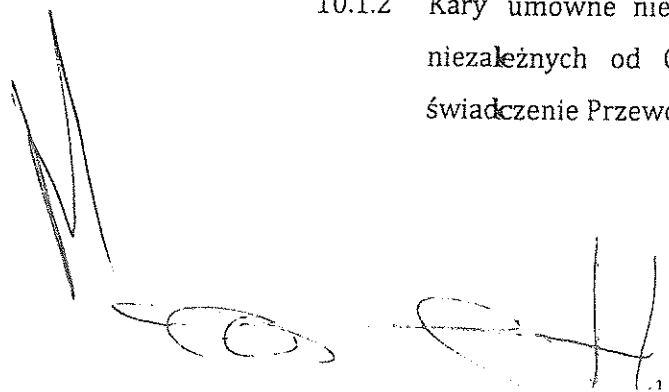
9. MONITORING I KONTROLA REALIZACJI PRZEWÓZÓW

Zasady kontroli i kryteria oceny jakości świadczonych Przewozów w zakresie Przewozów określa Załącznik nr 2

10. KARY UMOWNE

10.1 Postanowienia ogólne dotyczące kar umownych

- 10.1.1 W przypadku stwierdzenia uchybienia, co do zasad świadczenia Przewozów lub parametrów jakościowych i techniczno-użytkowych świadczonych Przewozów, Organizator nakłada na Operatora kary umowne. Rodzaje i wysokość kar umownych określają odpowiednie Załączniki. Maksymalna wysokość kar umownych w ramach danego roku obowiązywania Umowy nie może być większa, niż wartość zaplanowanego rozsądnego zysku na dany rok.
- 10.1.2 Kary umowne nie są nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od Operatora okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie Przewozów, w tym w przypadku wystąpienia Siły Wyższej.



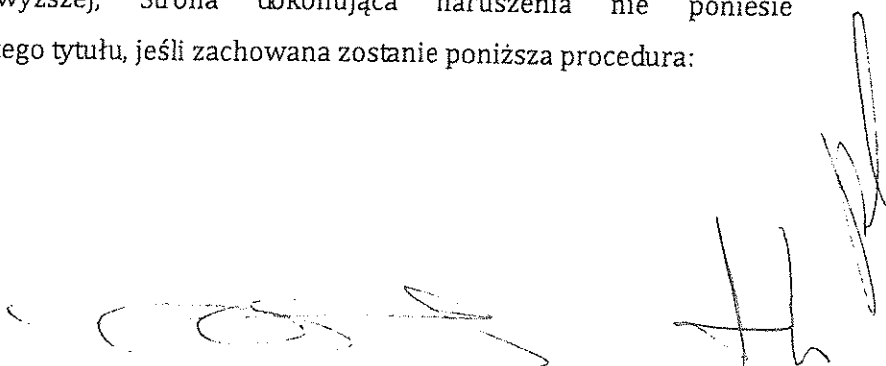
- 10.1.3 Kary umowne nie stanowią Kosztów Operatora w rozumieniu niniejszej Umowy i jako takie nie mogą być pokrywane przez Organizatora w drodze przekazania Rekompensaty.
- 10.1.4 Zapłata przez Operatora kary umownej nie uchybia prawu żądania przez Organizatora odszkodowania na zasadach ogólnych, przekraczającego wysokość zastrzeżonej kary umownej

10.2 Zasady naliczania kar umownych

- 10.2.1 Informacja o naliczonych w danym okresie rozliczeniowym karach wraz z uzasadnieniem przekazywana jest do Operatora w terminie do 20 dnia danego miesiąca za pierwsze 15 tego miesiąca oraz do 5 dnia kolejnego miesiąca za dni od 16 do ostatniego dnia miesiąca poprzedniego.
- 10.2.2 W terminie 14 dni od otrzymania wyliczenia kar Operator może wystąpić do Organizatora z zastrzeżeniami co do naliczonych kar oraz wnioskiem /zawierającym uzasadnienie/ o odstąpienie od naliczenia kar w części bądź całości.
- 10.2.3 Organizator rozpatruje zastrzeżenia i wnioski Operatora i informuje go o decyzji w zakresie kar w terminie 10 dni od otrzymania zastrzeżeń i wniosku.
- 10.2.4 Naliczenie kary umownej odbywa się poprzez odpowiednie pomniejszenie kwoty rekompensaty za dany okres rozliczeniowy.
- 10.2.5 Szczegółowy katalog kar umownych zawiera Załącznik nr 3 do Umowy.

11. SIŁA WYŻSZA

- 11.1 Przez siłę wyższą rozumie się zdarzenie zewnętrzne niezależne od Stron, niemożliwe do przewidzenia oraz do zapobieżenia przez Strony.
- 11.2 W przypadku naruszenia postanowień niniejszej umowy, które będzie spowodowane działaniem siły wyższej, Strona dokonująca naruszenia nie poniesie odpowiedzialności z tego tytułu, jeśli zachowana zostanie poniższa procedura:



- 11.2.1 Strona dokonująca naruszenia umowy związanego z działaniem siły wyższej, niezwłocznie powiadomi drugą Stronę o przyczynach naruszeń.
- 11.2.2 Strona dokonująca naruszenia umowy związanego z działaniem siły wyższej podejmie niezwłocznie wszelkie dopuszczalne prawem środki mające na celu zminimalizowanie efektów naruszenia umowy.
- 11.2.3 Strona dokonująca naruszenia umowy związanego z działaniem siły wyższej, z chwilą ustąpienia skutków wystąpienia siły wyższej, niezwłocznie przystąpi do wykonywania Przewozów zgodnie z niniejszą umową.
- 11.2.4 Siłą wyższą w ramach niniejszej umowy nie jest strajk lub inne akcje protestacyjne podjęte przez pracowników lub współpracowników Operatora.

12. ZMIANY DO UMOWY

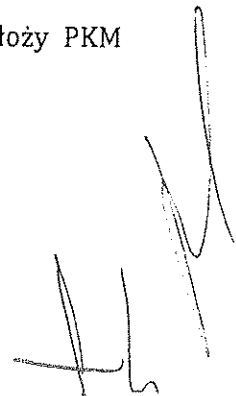
- 12.1 Uwzględniając ekonomiczne warunki i techniczne możliwości wykonywania Umowy, jak i inne zewnętrzne okoliczności, które mogą wpłynąć na wykonywanie Umowy, Strony mogą dokonać odpowiednich zmian Umowy w drodze pisemnego aneksu, z zastrzeżeniem pkt 12.2.
- 12.2 Nie stanowią zmiany umowy wymagającej jej aneksowania zmiany:
 - a) Planu Operacyjnego na okres obowiązywania Umowy
 - b) RPŚU
 - c) Rozkładu Jazdy
- 12.3 Zmiany i uzupełnienia Umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
- 12.4 Strona inicjująca zmianę umowy jest zobowiązana do przedstawienia propozycji zmiany wraz z jej uzasadnieniem.
- 12.5 W przypadku dokonania istotnych zmian w zakresie przedmiotowym Umowy, systemie wyliczania i wypłacania Rekompensaty, Strony przeprowadzą ponowną ocenę zgodności Umowy z właściwymi przepisami krajowymi i wspólnotowymi regulującymi kwestie związane ze świadczeniem publicznego transportu zbiorowego oraz pomocą publiczną.

A large, stylized handwritten signature in black ink, spanning across the bottom left of the page. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending towards the right.

13. OBOWIĄZYWANIE UMOWY

13.1. Czas obowiązywania Umowy i przepisy przejściowe dot. 2019 roku.

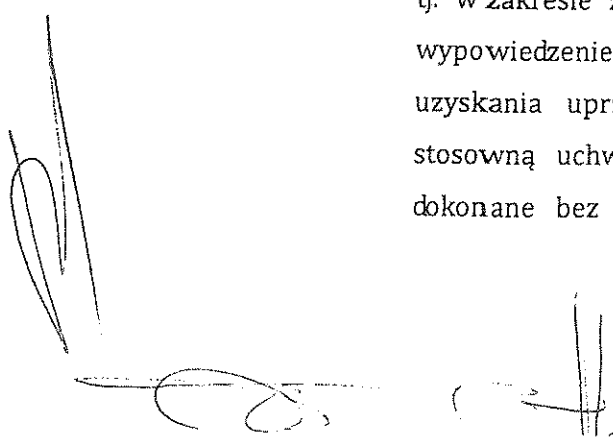
- 13.1.1. Niniejsza Umowa, z zastrzeżeniem pkt. 13.2., zostaje zawarta na okres od dnia 01.07.2019 r. na lat 10 (dziesięć)
- 13.1.2. Realizacja prawa i obowiązków wynikających z niniejszej umowy w każdym następnym roku nastąpi pod warunkiem zabezpieczenia w planie finansowym MZDiM na dany rok budżetowy niezbędnych środków finansowych na ten cel. Przez niezbędne środki finansowe należy rozumieć takie środki, których wysokość nie będzie mniejsza niż 90% wysokości kwoty wynikającej z kalkulacji rekompensaty na rok kolejny wg zasad określonych w Załączniku nr 1 do Umowy. W przypadku, gdy określona w kalkulacji rekompensaty kwota będzie większa, niż kwota wydatków przewidziana w planie finansowym MZDiM na dany (kolejny) rok budżetowy na realizację Przewozów, ulegnie ona automatycznemu zmniejszeniu do kwoty wydatków określonych na ten cel w planie finansowym MZDiM i stanowić będzie obowiązującą kwotę rekompensaty na kolejny rok. Strony w takim wypadku dokonają odpowiednich korekt dokumentów umownych, w tym w szczególności Planu operacyjnego oraz RPŚU.
- 13.1.3. W okresie od dnia 01.01.2019 r. do dnia 30.06.2019 r. strony uzgodnią treść załączników lub dokonają odpowiednich aktualizacji załączników do umowy w następujący sposób:
- 13.1.3.1. Załączniki od nr 1 do nr 6 oraz nr 8 zostaną poddane aktualizacji nie później niż na 1 miesiąc przed dniem 01.07.2019 r.
- 13.1.3.2. Załącznik o nr 7 oraz załączniki od nr 9 do nr 12 zostaną uzgodnione pomiędzy Stronami nie później, niż do 31.03.2019 r. W chwili podpisania niniejszej Umowy ze względu na odległy czas jej wejścia w życie (blisko 3 lata) Strony zgodnie postanawiają iż brak jest możliwości przygotowania ww. załączników tak aby zachowały aktualność do daty wejścia w życie Umowy.
- 13.1.3.3. Dodatkowo MZDiM do dnia 31.03.2019 r. przygotuje i przedłoży PKM Strategię transportową na 2019 rok



13.1.3.4. Do dnia 31.03.2019 r. Spółka przedłoży do MZDiM Biznes Plan na 2019 rok zatwierdzony przez Radę Nadzorczą Spółki oraz Zgromadzenie Wspólników.

13.2. Rozwiązanie Umowy

- 13.2.1. Umowa ulega rozwiązaniu za porozumieniem Stron.
- 13.2.2. Umowa ulega rozwiązaniu ze skutkiem natychmiastowym w przypadku, gdy:
 - a) Operator utraci status podmiotu wewnętrznego względem Organizatora
 - b) Operator utraci wymagane przez obowiązujące przepisy licencje, świadectwa lub certyfikaty niezbędne do realizacji Przewozów.
- 13.2.3. Umowa może zostać rozwiązana bez wypowiedzenia przez Organizatora w przypadku wystąpienia Siły Wyższej, której istnienie uniemożliwi realizację całości lub znacznej części Przewozów przez okres dłuższy niż 10 dni.
- 13.2.4. Organizator może rozwiązać umowę bez wypowiedzenia w przypadku nieprzekazania przez Operatora informacji o wystąpieniu zagrożenia utraty płynności finansowej oraz w przypadku utraty płynności finansowej przez Operatora.
- 13.2.5. Umowa może zostać rozwiązana przez Operatora z zachowaniem 1 miesięcznego terminu wypowiedzenia w przypadku, gdy Organizator będzie zalegał z zapłatą pełnej kwoty Rekompensaty za okres co najmniej 2 kolejnych miesięcy i nie zapłaci tej kwoty Rekompensaty pomimo pisemnego wezwania.
- 13.2.6. MZDiM może wypowiedzieć niniejszą umowę w całości lub części z zachowaniem 12 miesięcznego okresu wypowiedzenia liczonego na koniec miesiąca kalendarzowego.
- 13.2.7. W przypadku, gdy suma kar umownych w danym roku przekroczyłaby kwotę rozsądnego zysku na dany rok, MZDiM jest upoważniony do wypowiedzenia niniejszej Umowy z zachowaniem 3 miesięcznego okresu wypowiedzenia liczonego na koniec miesiąca kalendarzowego.
- 13.2.8. Operator jest uprawniony do wypowiedzenia niniejszej umowy w części, tj. w zakresie zadań określonych w pkt. 3.1.21 – 3.1.23 za 1 - rocznym wypowiedzeniem liczonym na koniec roku kalendarzowego w przypadku uzyskania uprzedniej pisemnej zgody na powyższe działanie poprzez stosowną uchwałę zgromadzenia wspólników Operatora. Wypowiedzenie dokonane bez przedmiotowej uchwały zgromadzenia wspólników Strony



uznają na potrzeby wykonywania niniejszej umowy za bezwzględnie nieważne.

13.3. Obowiązujące prawo

W zakresie nieuregulowanym Umową stosuje się właściwe przepisy prawa wspólnotowego oraz prawa polskiego, w szczególności przepisy kodeksu cywilnego, z wyłączeniem przepisów o zleceniu.

13.4. Rozstrzyganie sporów

Wszelkie spory dotyczące interpretacji bądź wykonania Umowy będą rozstrzygane przez Strony polubownie. W przypadku, gdyby Strony nie mogły rozstrzygnąć sporu polubownie w rozsądnym terminie, spór będzie ostatecznie rozstrzygnięty przez sąd powszechny właściwy dla siedziby Organizatora.

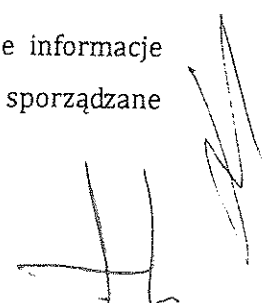
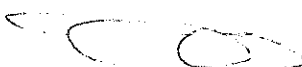
14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Przelew wierzytelności

- 14.1.1. Z zastrzeżeniem pkt. 14.1.2. żadna ze stron Umowy nie może przenieść na osobę trzecią prawa i obowiązków wynikających z Umowy w całości lub części.
- 14.1.2. W przypadku wystąpienia takiej konieczności, Organizator może wyrazić zgodę na przelew przez Operatora odpowiedniej części wierzytelności stanowiących Rekompensatę z tytułu wykonywania Przewozów na instytucję finansową, na zasadach uzgodnionych pisemnie z Organizatorem.

14.2. Powiadomienia

- 14.2.1. Strony zobowiązują się do niezwłocznego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonanie zobowiązań wynikających z Umowy, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla Stron.
- 14.2.2. Powiadomienia, oświadczenia, zgody, wnioski, żądania, bądź inne informacje wymagane zgodnie z Umową /łącznie „Powiadomienia”/ sporządzane



są na piśmie i dostarczane drugiej Stronie w formie listu poleconego lub za pośrednictwem kuriera albo faksem lub e-mailem wraz z wysłaniem /w tym samym dniu, co transmisja faksów/ listem poleconym lub kurierem.

14.2.3. Powiadomienia będą przesyłane na adresy /numery faksów i e-mail które zostaną uzgodnione przez Strony nie później niż do dnia 30.06.2019 r.

14.2.4. Datą doręczenia danego pisma Stronie będzie dzień roboczy wysłania pisma faksem lub e-mailem do adresata /tj. dzień roboczy, który jest wskazany w potwierdzeniu wysłania przez nadawcę faksu/e-maila , o ile to następuje do godz. 14.00; jeżeli wysłanie faksu/e-maila nastąpiło po godz. 14.00 w danym dniu roboczym albo w dniu wolnym od pracy, uznaje się, że doręczenie ma miejsce w następnym najbliższym dniu roboczym/ albo dzień rzeczywistego doręczenia pisma pocztą poleconą lub kurierem lub osobiście.

14.3. Poufność

14.3.1. Z zastrzeżeniem postanowień z niniejszego punktu, żadna ze Stron nie ujawni osobie trzeciej jakichkolwiek informacji, które mogła uzyskać w związku z zawarciem lub wykonywaniem Umowy, o ile informacje te nie zostały podane do wiadomości publicznej bez naruszenia przez daną Stronę obowiązku zachowania poufności.

14.3.2. Powyższego postanowienia nie należy interpretować, jako zakazu podawania informacji w zakresie wymaganym obowiązującymi przepisami.

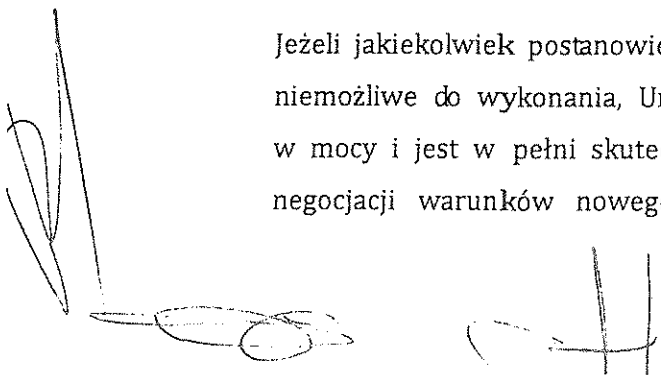
14.3.3. Niniejsza klauzula nie ma zastosowania w przypadku ujawnienia informacji, jakie Operator zobowiązany jest przedstawiać swym organom nadzorczym, wspólnikom, podmiotom dominującym lub zależnym.

14.4. Załączniki

Wszystkie załączniki do Umowy stanowią jej integralną część.

14.5. Klauzula salwatoryjna

Jeżeli jakiekolwiek postanowienie zawarte w Umowie zostanie uznane za nieważne lub niemożliwe do wykonania, Umowa w zakresie pozostałych jej postanowień pozostaje w mocy i jest w pełni skuteczna. Jednocześnie Strony przystąpią w dobrej wierze do negocjacji warunków nowego postanowienia, które będzie możliwe do wykonania

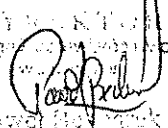


i satysfakcjonujące dla Stron i zastąpi postanowienie uznane za nieważne lub niemożliwe do wykonania, przy czym takie postanowienie będzie w stopniu dozwolonym prawem możliwie najbliższe intencjom stron Umowy.

14.6. Egzemplarze Umowy

Umowa sporządzona została w ...2...egzemplarzach, po ...1... egzemplarze dla każdej ze Stron.

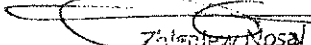
ORGANIZATOR

DYREKTOR
Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów

Paweł Plewański

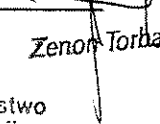
Miejski Zarząd Dróg i Mostów
w JAWORZNIE
ul. Krakowska 9
43-600 JAWORZNO

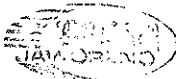
OPERATOR

PREZES ZARZĄDU


Zbigniew Rosal

WICEPREZES ZARZĄDU


Zenon Torba


Przedsiębiorstwo
Komunikacji
Miejskiej sp. z o.o.
43-600 Jaworzno, ul. Krakowska 9
tel. (032) 653 55 00 fax (032) 653 55 01
NIP 653-000-124-1 REGON 273065841
KRS 000057880 KATOWICE

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Załącznik nr 1 - Metodologia Kalkulacji Rekompensaty
2. Załącznik nr 2 - Standardy jakości świadczenia Przewozów
3. Załącznik nr 3 - Kary umowne
4. Załącznik nr 4 - Planowane nakłady finansowe na świadczenie Przewozów
5. Załącznik nr 5 - Kalkulacja Rekompensaty na okres obowiązywania Umowy.
6. Załącznik nr 6 - Wykaz Gmin
7. Załącznik nr 7 - Zasady sprzedaży i kontroli biletów wraz z windykacją i egzekucją należności z tytułu jazdy bez ważnego biletu.
8. Załącznik nr 8 - Zasady sprawozdawczości
9. Załącznik nr 9 - Wykaz linii komunikacyjnych
10. Załącznik nr 10 - Plan Operacyjny
11. Załącznik nr 11 - Rozkład jazdy
12. Załącznik nr 12 - Roczny Plan Świadczenia Usług na 2019 r.

A large, stylized handwritten signature is located in the bottom left corner of the page. To its right, there are handwritten initials, possibly 'H' or 'H.', consisting of a vertical line and a horizontal crossbar.

Użyte w niniejszym Załączniku nr 1 do Umowy nr 220407.3.206 słowa i wyrażenia pisane wielką literą posiadają znaczenia nadane im w Umowie oraz określone w pkt A – C

- A. Rok rozliczeniowy** - rok obrotowy PKM rozpoczynający się 1 stycznia i kończący 31 grudnia,
- B. Przewozy** – przedmiot umowy powierzony Spółce do wykonania zgodnie z treścią pkt. 2 Umowy,
- C. PKM – Spółka**
1. Przedmiotem kalkulacji jest określenie maksymalnej Rekompensaty dla PKM z tytułu wykonania powierzonych jej zadań własnych Gminy.
 2. Kalkulacja Rekompensaty, o której mowa w Umowie, a do którego odnosi się niniejszy Załącznik zgodna jest z Rozporządzeniem 1370/2007 oraz ustawą o publicznym transporcie zbiorowym a także Dyrektywą Komisji 2005/81/WE z dnia 28.11.2005 r. zmieniającą dyrektywę 80/723/EWG w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między Państwami Członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi oraz w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw.
 3. Warunkiem prawidłowej kalkulacji Rekompensaty jest przejrzysty system księgowy PKM. System księgowy powinien spełniać przynajmniej następujące warunki:
 - 3.1. konta przypisane do każdej działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielone zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
 - 3.2. PKM zobowiązane jest do odpowiedniego dostosowania swojej polityki rachunkowości na potrzeby rozliczania kosztów i przychodów przedmiotu umowy
 - 3.3. wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne (PKM) nie mogą być w żadnym wypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,

- 3.4. koszty usług publicznych są wyrównywane przez przychody z danej działalności publicznej oraz wpłaty organów publicznych (Organizator) i nie ma możliwości przeniesienia przychodów na inną dziedzinę działalności PKM.
- 3.5. PKM przy kalkulacji Rekompensaty oraz prowadzeniu rachunkowości stosować będzie klucze rozliczeniowe przyjęte w Tabeli nr. 1 stanowiącej integralną część niniejszego Załącznika nr 1.
4. Spółka dokona osobno kalkulacji Rekompensaty z tytułu każdej działalności prowadzonej z tytułu świadczenia usługi publicznej o ile taka zostanie jej powierzona.
5. PKM udostępni Gminie wszelkie dane (w szczególności te, o których mowa w niniejszym Załączniku) niezbędne do obliczenia wysokości Rekompensaty na kolejny Rok Rozliczeniowy nie później niż w terminie 7 dni od daty przekazania do akceptacji programu inwestycyjnego na rok kolejny, lecz nie później niż do 20 września każdego roku. Nadto PKM jest zobowiązana do udostępniania na żądanie Gminy w ciągu roku rozliczeniowego danych i dokumentów oraz umożliwienia wglądu w dane i dokumenty niezbędne dla prawidłowego wykonywania Umowy, w tym w szczególności dla kalkulowania i weryfikacji przez Gminę Rekompensaty.
6. Rekompensata będzie obliczana według zasady:

$$R = (K - P) - / + A + RZ + PD - EDB \vee PKZ^1$$

gdzie:

R - rekompensata

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

- **koszty własne sprzedaży** 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 zarządu**, w szczególności koszty kierowania przedsiębiorstwem, procesów zarządzania i doradztwa związane z realizacją przedmiotu umowy,

¹ vide pkt. 14 niniejszego załącznika.

- **koszty finansowe**, w szczególności odsetki i prowizje bankowe związane z wykonywaniem przedmiotu umowy

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

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

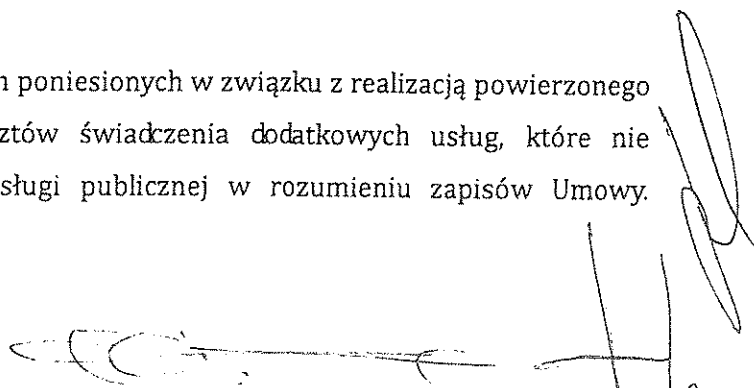
A - wartość Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy, która podlega zwrotowi lub uzupełnieniu na podstawie rozliczenia

RZ - rozsądny zysk;

PD – podatek dochodowy do zapłaty związany wyłącznie ze świadczeniem Przewozów

EDB – ekwiwalent dotacji brutto

7. W ramach kosztów poniesionych w związku z realizacją przedmiotu umowy (**K**) należy uwzględnić pozycje kosztowe, które są bezpośrednio związane ze świadczeniem Przewozów określonych w ust. 1 niniejszej Metodologii zgodnie zapisami Umowy, w tym także koszty gotowości świadczenia Przewozów w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie Przewozów z przyczyn niezależnych od PKM.
8. Nie należy uwzględniać w kosztach poniesionych w związku z realizacją powierzonego zadania – Przewozów (**K**) kosztów świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usługi publicznej w rozumieniu zapisów Umowy.



Przychodów z tytułu świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usługi publicznej w rozumieniu zapisów Umowy również nie ujmuje się w kalkulacji Rekompensaty


9. Podstawą do określenia przyjętych do rozliczenia kosztów działalności związanej z realizacją Rekompensaty są zapisy na odpowiednim koncie księgowym kosztów własnych. Spółka prowadzić będzie ewidencję kosztów w układzie funkcjonalno – podmiotowym, który umożliwiać będzie ewidencję kosztów ponoszonych w poszczególnych ośrodkach odpowiedzialności z wyodrębnieniem:
 - 9.1. kosztów bezpośrednich świadczenia Przewozów oraz pozostałych usług;
 - 9.2. kosztów pośrednich świadczenia Przewozów oraz pozostałych usług.
10. Podatek dochodowy (PD) kalkuluje się zgodnie z obowiązującymi przepisami podatkowymi i dotyczy on wyłącznie działalności związanej z wykonywaniem Przewozów.
11. Przychody (P) związane z realizacją Przewozów lokowane są na odrębnych kontach księgowych umożliwiając ich identyfikację.
12. Ustalenie wartości rozsądnego zysku (RZ):
 - 12.1. Operatorowi należny jest rozsądny zysk w postaci zwrotu z kapitału, liczonego od wartości pomocy publicznej udzielonej Spółce w postaci rekompensaty za powierzone usługi transportu zbiorowego.
 - 12.2. Rozsądny zysk nie może przekroczyć poziomu rozumianego jako stopa zwrotu z kapitału, który nie może przekroczyć odnośnej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych w całym okresie trwania Umowy.
 - 12.3. Poziom zwrotu z zainwestowanego kapitału zostanie ostatecznie zweryfikowany na koniec obowiązywania Umowy zawartej z operatorem w oparciu o analizę przepływów pieniężnych w całym okresie obowiązywania umowy na świadczenie usług publicznych.
13. Ustalenie wartości korekty:
 - 13.1. Korekta to kwota nadwyżki lub niedopłaty Rekompensaty podlegającej zwrotowi lub uzupełnieniu przez Organizatora wynikająca z przeprowadzenia audytu/weryfikacji Rekompensaty za poprzedni rok rozliczeniowy (obrotowy) – o ile wcześniej nie została zwrócona lub uzupełniona.

14. W razie podwyższenia kapitału zakładowego (PKZ) lub dokonania każdej innej czynności stanowiącej przysporzenie na warunkach korzystniejszych od rynkowych wysokość należnej rekompensaty pomniejsza się o kwotę ekwiwalentu dotacji brutto wyliczonego zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 494, poz. 1983 z późn. zm.), z zastrzeżeniem pkt. 7.4.2.3. i kolejnych Umowy.
15. Nie należy uwzględniać w kosztach Przewozów (K) kosztów (w tym odpisów z tytułu zużycia środków trwałych dokonywanych od tej części ich wartości, która odpowiada poniesionym wydatkom na nabycie tych środków, rozliczanym z przychodami w okresie odpowiadającym okresowi amortyzacji tych środków) zwróconym operatorowi w formie pomocy publicznej (dotacje unijne, WFOŚiGW oraz inne) – według zasad jak dla kosztów uzyskania przychodów w podatku dochodowym od osób prawnych.
16. PKM będzie otrzymywać należną Rekompensatę z uwzględnieniem potrąceń wynikających z naruszenia standardów świadczenia usług i kar umownych przewidzianych w Umowie lub w oparciu o rozliczenie przeprowadzone zgodnie z Umową.
17. Rekompensata PKM planowana i weryfikowana będzie rokrocznie zgodnie z postanowieniami Umowy przez Gminę w oparciu o opinię niezależnego od PKM i Gminy eksperta, w zakresie zgodności z przepisami wspólnotowymi dot. pomocy publicznej, stosując odpowiednio zapisy niniejszej Metodologii.
18. Rekompensata wypłacona jak i planowana będzie weryfikowana przez MZDiM w oparciu o obiektywne i przejrzyste wskaźniki. W szczególności takim wskaźnikiem będzie stawka za wozokilometr Przewozów odnoszona do średnich stawek rynkowych.
19. Za rynkową Strony przyjmują stawkę, jeśli odchylenie od średniorynkowej stawki nie przekracza $\pm 10\%$. Jeżeli obliczona stawka przekroczy próg 10% wówczas MZDiM i PKM podejmą działania zmierzające do skorygowania przez PKM danych niezbędnych do kalkulacji rekompensaty. W przypadku, gdy PKM nie skoryguje ww. danych, MZDiM wypłaci i zaplanuje rekompensatę w takiej kwocie aby stawka za wzkm nie przekraczała średniorynkowej o 10% . Stanowi to górny limit planowanej oraz weryfikowanej rekompensaty.



Tabela nr 1

	Rodzaj kosztu	Klucz podziału
1	Koszty pośrednie SKP	Roboczogodziny
2	Koszty pośrednie warsztatu	Roboczogodziny
3	Koszty utrzymania budynków i terenów	Powierzchnia przeznaczona pod daną usługę
4	Koszty ogólnego zarządu	Koszt wytworzenia usług
5	Koszty sprzedaży	Przychody ze sprzedaży


 Dyś
 Miejskiego
 Pzwy



Przedsiębiorstwo
 Komunikacji
 Miejskiej sp. z o.o.
 43-600 Jaworzno, ul. Krakowska 9
 tel (032) 753 55 00 fax (032) 753 55 01
 NIP 632 000-02-17 REGON 273065841
 KRS 0000057850 KATOWICE

PREZES ZARZĄDU

Zbigniew Nosał

WICEPREZES ZARZĄDU

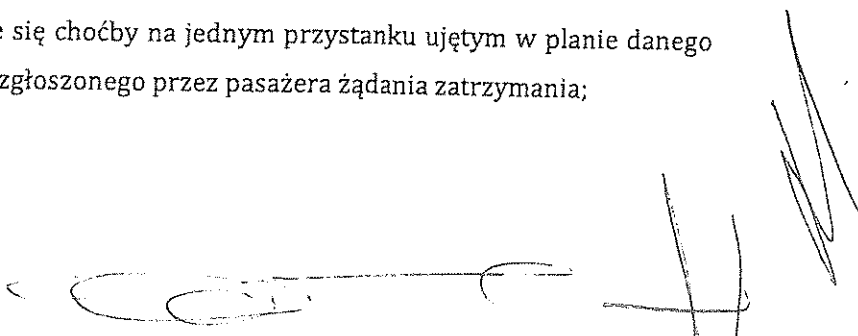
Zenon Torba

Standardy jakości świadczenia Przewozów

Użyte w niniejszym Załączniku nr 2 do Umowy nr ~~1000000000~~ z dnia słowa i wyrażenia pisane wielką literą posiadają znaczenia nadane im w Umowie.

A. Standardy jakości

1. Jakość świadczonych przez Operatora Przewozów określają następujące cechy:
 - a) punktualność kursowania pojazdów na linii,
 - b) stopień realizacji planowanych kursów,
 - c) zatrzymywanie się na przystankach oraz sprzedawanie biletów
 - d) prawidłowość oznakowania pojazdów,
 - e) prawidłowość, sprawność i stan techniczny wyposażenia pojazdów,
 - f) czystość zewnętrzna i wewnętrzna pojazdów,
 - g) kultura i prezencja kierowcy
 - h) poprawność przyporządkowania taboru do linii/kursów wynikających z aktualnego Planu Operacyjnego oraz RPŚU
2. Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit a) i b) rozumie się:
 - a) odjazd z przystanków pośrednich wcześniej niż 2 min przed planowanym czasem;
 - b) przez poważne naruszenie standardów jakości w ww. zakresie rozumienie się niewykonanie danego kursu wskutek okoliczności zależnych od Operatora lub nieuzasadniony odjazd z przystanku początkowego przed planowanym czasem odjazdu lub później niż 2 min;
 - c) odjazd z przystanków pośrednich wskutek okoliczności zależnych od Operatora później niż 3 min po planowanym czasie.
3. Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit c) rozumie się:
 - a) niezatrzymanie się choćby na jednym przystanku ujętym w planie danego kursu pomimo zgłoszonego przez pasażera żądania zatrzymania;



- b) niesprzedanie, pomimo zgłoszonego przez pasażera żądania zakupu biletu przez kierowcę;
 - c) przez poważne naruszenie ww. standardów jakości rozumie się niezatrzymanie się na dwóch lub więcej przystankach ujętych w planie danego kursu pomimo zgłoszonego żądania zatrzymania lub niezatrzymanie się na danym przystanku więcej niż 1 raz dziennie pomimo zgłoszonego żądania przez pasażera lub nieuzasadniona odmowa sprzedaży biletów w ilości większej niż 7 biletów w tygodniu kalendarzowym.
4. Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit d) rozumie się:
- a) niewidoczne lub błędne oznaczenie lub nieoznaczenie (brak) nr linii;
 - b) niewidoczne lub błędne oznaczenie lub nieoznaczenie (brak) kierunku jazdy pojazdu;
 - c) brak, niewidoczne lub błędne oznaczenie numeru ewidencyjnego pojazdu oraz brak lub niewidoczne logo lub nazwa Operatora
 - d) nieaktualność lub brak cennika lub regulaminu świadczenia usług;
 - e) przez poważne naruszenie standardów jakości w ww. zakresie rozumie się naruszenie co najmniej dwóch z spośród ww. w pkt a) – d) wskaźników w danym pojeździe
 - f) umieszczenie innych informacji i reklam na tablicach przedstawiających informację liniową bez uzgodnienia uprzedniego ww. kwestii z Organizatorem
5. Przez Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit e) i f) rozumie się:
- a) brak, niedostateczną liczbę lub niesprawność kasowników;
 - b) brak jakiegokolwiek elementu wyposażenia wymaganego przepisami prawa;
 - c) realizacja kursu bez kursówki lub z błędną kursówką;

- d) niesprawne ogrzewanie, niesprawne lub niewłączone oświetlenie wnętrza pojazdu;
 - e) zablokowane wywietrzniki lub niesprawna klimatyzacja; - dotyczy autobusów wyposażonych w klimatyzację;
 - f) nieodkurzona, niezamieciona lub nieprzetarta podłoga w pojeździe;
 - g) zanieczyszczone siedzenia lub uchwyty;
 - h) zanieczyszczony sufit wraz z wietrznikami i kloszami/oprawami lamp, szyby i ściany boczne, ściana tylna i szyba;
 - i) zanieczyszczona kabina kierowcy z zewnątrz, drzwi kabiny z obu stron, podłoga w kabinie;
 - j) zanieczyszczone drzwi i obudowy mechanizmów sterowania drzwiami, kasowniki, kierunkowe tablice informacyjne, ramki i informacje pasażerskie, ścianki działowe;
 - k) przez poważne naruszenie standardów jakości w ww. zakresie rozumie się naruszenie co najmniej trzech spośród powyżej wymienionych wskaźników w danym pojeździe lub naruszenie wskaźnika określonego w lit b) powyżej jeśli zagrażało lub mogło zagrazić to bezpieczeństwu pasażerów.
6. Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit g) rozumie się:
- a) udokumentowany brak kultury obsługi pasażera na każdym etapie podróży;
 - b) palenie tytoniu lub innych używek w tym tzw. e-papierosów przez kierowcę podczas wykonywania Przewozów;
 - c) zanieczyszczony ubiór lub nieestetyczny wygląd kierowcy
 - d) przez poważne naruszenie standardów jakości w ww. zakresie rozumie się:
 - wykonywanie Przewozów przez kierowców pod wpływem lub spożywających alkohol lub inne środki psychoaktywne;
 - stwierdzenie jednego z naruszeń określonych w lit a) - c) powyżej u danego kierowcy częściej niż 1 raz w miesiącu kalendarzowym.

7. Przez naruszenie Standardów jakości świadczenia Przewozów w zakresie pkt. 1 lit h) rozumie się niezgodne z Planem Operacyjnym lub RPŚU przyporządkowanie taboru do danej linii lub kursu.

B. Zasady kontroli jakości Przewozów świadczonych przez Operatora

Kontrola jakości świadczonych Przewozów prowadzona jest przez Organizatora.

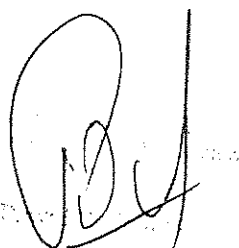
I. Kontrola punktualności i realizacji kursów


1. Kontrola będzie prowadzona na wybranych przez Organizatora przystankach komunikacyjnych lub w pojeździe. Może być również prowadzona przy użyciu urządzeń telematycznych.
2. Informacje z prowadzonych obserwacji i stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie punktualności i realizacji kursów Organizator przekaze Operatorowi na bieżąco, nie później niż w terminie 3 dni roboczych.
3. Wyjaśnienia, dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości, Organizator przedstawi Organizatorowi w terminie 10 dni od dnia otrzymania pisma lecz nie później niż w terminach określonych w załączniku nr 8 do Umowy.
4. Organizator w piśmie wyjaśniającym Operatorowi zaznaczy przypadki uznania wyjaśnień i przekaze je Operatorowi.
5. Do obliczenia liczby uchybień w jakości Przewozów świadczonych przez Operatora nie zalicza się kursów, co do których Organizator uznał wyjaśnienia Operatora.

II. Kontrola czystości, wymagań technicznych, sprawności oraz oznakowania pojazdów

1. Kontrola prowadzona jest w obecności kierującego pojazdem jako przedstawiciela Operatora. W kontroli może uczestniczyć również inny przedstawiciel Operatora.

2. Kontrola może być prowadzona przed rozpoczęciem pracy pojazdu w danym dniu w miejscu wyjazdu pojazdów z zajezdni lub na przystanku początkowym.
3. Kontrola prowadzona może być także w trakcie pracy danego pojazdu, o czym Operator nie musi być zawiadomiony przez Organizatora
4. Z kontroli czystości i wyposażenia pojazdów sporządzany jest protokół w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron, który podpisują przedstawiciele Operatora i Organizatora, z zastrzeżeniem pkt 3., gdy protokół taki sporządza samodzielnie Organizator.
5. Protokół określa czas i miejsce kontroli, numery linii i kontrolowanych pojazdów oraz wskazuje jakich wymagań określonych w załącznikach do umowy dotyczą stwierdzone uchybienia.



 Przedsiębiorstwo
Komunikacji
Miejskiej sp. z o.o.
43-600 Jaworzno, ul. Krakowska 9
tel. (032) 753 55 00 fax (032) 753 55 01
NIP 632-020-02-17 REGON 273265341
KRS 0000051850 KRAKÓW

5/5

PREZES ZARZĄDU

Zbigniew Nosal

VICEPREZES ZARZĄDU

Zenon Torpa

Zerolinda

Do Umowy o świadczenie usług publicznych w PTZ

PLANOWANE NAKŁADY FINANSOWE NA ŚWIADCZENIE PRZEWOZÓW

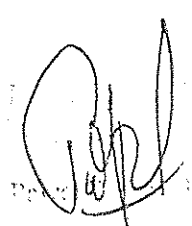
Użyte w niniejszym Załączniku nr 4 do Umowy nr ~~1420/M.OT.26.2016~~ ~~1420/M.OT.26.2016~~ słowa i wyrażenia pisane wielką literą posiadają znaczenia nadane im w Umowie. Wskazane poniżej kwoty określają maksymalną wartość Umowy i Rekompensaty przysługującej PKM w okresie jej obowiązywania z rozbiorem na poszczególne lata.

Nazwa	2019 ¹	2020	2021
Maksymalne Wynagrodzenie netto z tytułu realizacji Umowy	9 619 664 PLN	22 244 583 PLN	23 075 137 PLN

Nazwa	2022	2023	2024
Maksymalne Wynagrodzenie netto z tytułu realizacji Umowy	23 567 309 PLN	24 023 838 PLN	24 671 822 PLN

Nazwa	2025	2026	2027
Maksymalne Wynagrodzenie netto z tytułu realizacji Umowy	24 386 721 PLN	24 936 148 PLN	25 338 521 PLN

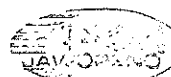
Nazwa	2028	2029 ²	RAZEM 2019-2029 ³
Maksymalne Wynagrodzenie netto z tytułu realizacji Umowy	25 169 130 PLN	13 026 739 PLN	240 059 612 PLN



¹ okres od 1 lipca do 31 grudnia 2019 roku

² okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2029 roku

³ okres od 1 lipca 2019 roku do 30 czerwca 2029 roku



Przedsiębiorstwo
Komunikacji
Miejskiej sp. z o.o.
43-600 Łódź, ul. Piotrkowska 9
tel. (032) 768 07 00, (032) 768 55 01
NIP 637 671 71 71, REGON 147205841
KRS 0000000000000000

PREZES ZARZĄDU

VICEPREZES ZARZĄDU

Zerona 10/10

Załącznik nr 5

Do Umowy o świadczenie usług publicznych w PTZ

RAPORT **ekonomiczno-finansowy**

przygotowanie wieloletniej prognozy dot. kwoty rekompensaty
z tytułu świadczenia usług publicznych w latach 2019-2029
w zakresie lokalnego transportu zbiorowego
świadczonego przez

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.
w Jaworznie

Wrocław, 14 grudnia 2016 r.

[Handwritten signature and date]

Spis treści

1.	STRESZCZENIE OPRACOWANIA	3
2.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	5
3.	INFORMACJE OGÓLNE O SPÓŁCE	6
4.	REKOMPENSATA - ZASADY I WYTYCZNE	7
4.1.	Zasady ogólne - finansowanie za pomocą rekompensaty	7
4.1.	Zasady ogólne - wysokość rekompensaty	7
4.2.	Zasady szczególne - Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007	8
4.3.	Zasady szczególne - Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	9
4.4.	Zasady szczególne - Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju	9
4.5.	Uchwały Rady Miejskiej w Jaworznie regulujące transport zbiorowy	12
4.6.	Obliczenie rekompensaty	12
5.	ZAŁOŻENIA DO PROGNOZY REKOMPENSATY	13
5.1.	Założenia makroekonomiczne	13
5.2.	Założenia dla kosztów operacyjnych	13
5.3.	Plan inwestycyjny Spółki na lata 2019 - 2029	14
5.4.	Plan pracy przewozowej	16
6.	WIELOLETNIA PROGNOZA REKOMPENSATY	17
6.1.	Prognoza kosztów	17
6.1.1.	Koszty działalności operacyjnej	17
6.1.2.	Koszty działalności finansowej	19
6.2.	Przychody związane z działalnością podstawową	20
6.3.	Inna pomoc publiczna pomniejszająca rekompensatę - ekwiwalent dotacji	21
6.4.	Rozsądny zysk	23
6.5.	Prognozowana rekompensata	25

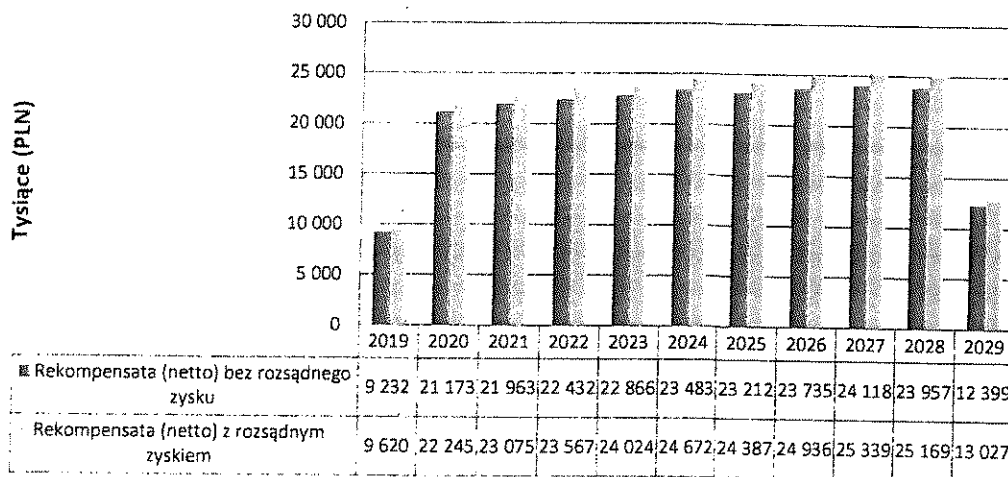
1. STRESZCZENIE OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie stanowi raport z przeprowadzonych prac w zakresie prognozowania wysokości rekompensaty z tytułu świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym przez operatora wewnętrznego Gminy Miejskiej Jaworzno - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Jaworznie w 10-letnim okresie od 01.07.2019 do 30.06.2029 r.

W wyniku przeprowadzonych prac stwierdzono, że:

- Po zaprognozowaniu kosztów i przychodów rekompensata w latach 2019-2029 będzie kształtowała się jak na poniższym wykresie:

Kształtowanie się rekompensaty (netto) w czasie



- Wzrost rekompensaty w poszczególnych latach prognozy wynika bezpośrednio z założeń makroekonomicznych Ministerstwa Finansów w stosunku do wzrostu cen dla towarów i usług.
- W prognozie uwzględniono planowany zakup 22 nowych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą w oparciu o przyznane dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, co zapewni podwyższenie standardów przewozu,

umożliwi odnowę taboru a w dłuższej perspektywie czasu pozwoli na uniknięcie niepożądanych wzrostów kosztów związanych z naprawami oraz konserwacjami już wyeksploatowanych pojazdów, spośród których 17 jest przewidzianych do wycofania z eksploatacji.

- W prognozie uwzględniono planowany aport 20 nowych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą w oparciu o planowane nabycie w/w środków trwałych przez Gminę z udziałem dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, co zapewni podwyższenie standardów przewozu, umożliwi odnowę taboru a w dłuższej perspektywie czasu pozwoli na uniknięcie niepożądanych wzrostów kosztów związanych z naprawami oraz konserwacjami już wyeksploatowanych pojazdów, spośród których kolejne 15 jest przewidzianych do wycofania z eksploatacji.
- W prognozie uwzględniono zakup z własnych środków Spółki 3 autobusy przegubowe z napędem diesla w 2019 roku.
- System księgowy oraz przekazane raporty zarządcze Spółki wraz z ewidencją pozabilansową dostarczyły niezbędnych danych i informacji do prognozowania poziomu rekompensaty w planowanym okresie czasu.
- Spółka stosuje odpowiedni mechanizm rozliczania kosztów działalności publicznej oraz dodatkowej (niepublicznej), w tym poprzez dobór odpowiednich kluczy rozliczeniowych określonych w polityce rachunkowości Spółki.

W ramach kalkulacji prognozy rekompensaty dokonano, zgodnie z unijnym Rozporządzeniem (WE) Nr 1370/2007, wyłączenia odpowiednio zidentyfikowanych i wydzielonych w planie przychodów i kosztów.

Prognozowana do udzielenia Spółce rekompensata (wraz z ujęciem rozsądnego zysku) nie przekracza dopuszczalnego poziomu pomocy publicznej oraz postanowień wynikających z zasad obliczania rekompensaty określonych w przepisach prawa zarówno krajowego, jak i unijnego.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie obejmuje swym zakresem prognozę rekompensaty dla Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Jaworznie w 10-letnim okresie od 01.07.2019 do 30.06.2029 r. dla realizacji zadania związanego z zapewnieniem mieszkańcom publicznego transportu zbiorowego, gdzie organizatorem przewozów jest Gmina Miejska Jaworzno, w imieniu której działa Miejski Zarząd Dróg i Mostów.

Prognoza poziomu rekompensaty na poszczególne lata podanego okresu oparta jest na rzeczywistych danych za wykonany rok 2015, dziewięć miesięcy (styczeń - wrzesień) 2016 roku oraz na planie rzeczowo-finansowym Spółki na rok 2016 oraz informacjach dot. planów inwestycyjnych na rok 2017 w związku realizowanym programem wymiany taboru na elektryczny w oparciu o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz na dodatkowych informacjach dot. planowanego nabycia przez Gminę w oparciu o dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz wniesienia do Spółki aportem kolejnej transzy taboru elektrycznego z niezbędną infrastrukturą, ponadto uwzględniono zakup 3 autobusów przegubowych z napędem diesla w 2019 roku dla zastąpienia zużytego taboru

Prace przeprowadzono w zgodności z obowiązującymi przepisami związanymi z udzielaniem finansowania w formie rekompensaty, tj. w szczególności 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 uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, zwanym w dalszej części opracowania Rozporządzeniem.
- Wytycznymi (MIR/H/2014-2020/30(1)/10/2014) w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 19.10.2015 r., wydanyymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, zwanymi w dalszej części opracowania Wytycznymi.
- Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz. U z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

3. INFORMACJE OGÓLNE O SPÓŁCE

Rekompensata będąca przedmiotem niniejszej prognozy wypłacana będzie przez jednostkę budżetową Gminy Miasta Jaworzno - Miejski Zarząd Dróg i Mostów na rzecz Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie. PKM świadczy usługi pasażerskiego transportu publicznego od 1957 roku. Spółka jest zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sadowym prowadzonym przez Sąd Rejonowy w Katowicach Wydział VIII Gospodarczy Rejestrowy pod nr KRS 0000057850. Siedziba Spółki znajduje się w Jaworznie przy ul. Krakowskiej 9. Jedynym udziałowcem Spółki jest Gmina Miasta Jaworzno. Głównym przedmiotem działalności Spółki (ponad 96 % przychodów) jest świadczenie usług pasażerskiego transportu publicznego (autobusowego) na obszarze wynikającym z zawartej Umowy wykonawczej. Spółka wykonała w 2015 roku publiczne przewozy pasażerskie w ilości 4 508 tys. wzkm. Prognozowana praca przewozowa na rok 2016 wynosi 4 450 000 wzkm.

Planowana roczna wartość pracy przewozowej okresie 2019-2029 wynosi 4 800 tys. wzkm.

Głównym przedmiotem działalności Spółki jest świadczenie usług komunikacji miejskiej dla mieszkańców miasta Jaworzno i ościennych gmin.

Ze względu na charakter świadczonych usług, a także formę ich powierzenia w ramach nowej Umowy PSC, jako zadania ze strony Gminy Miejskiej Jaworzno, Spółka podlega przepisom unijnego Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007.

Spółka generuje także pozostałe przychody w czasie zobowiązania do świadczenia usług publicznych, ale nie bezpośrednio przy jego wykonywaniu. Do tej grupy zaliczamy:

- dzierżawę pomieszczeń i terenu
- usługi stacji kontroli pojazdów

4. REKOMPENSATA - ZASADY I WYTYCZNE

4.1. Zasady ogólne - finansowanie za pomocą rekompensaty

Wynagradzanie podmiotu w formule pokrywania kosztów wykonywania powierzonego zadania oceniano zgodnie z obowiązującym prawodawstwem i zasadami dotyczącymi pomocy publicznej. Za pomoc państwa (w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana Dz. Urz. UE C 115 z 9.05.2008r.) uznaje się te korzyści, które są przyznane przedsiębiorstwom bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych (publicznych), przy czym zasoby państwowe są tożsame z zasobami jednostek samorządu terytorialnego. Pomoc państwa może przybierać różnorakie formy, np. formę dotacji, ulgi podatkowej, itp. Pomoc publiczna, jako czynność zakłócająca konkurencję na jednolitym rynku jest niedozwolona, jednakże w wielu wypadkach ustawodawca unijny ustalił wyjątki od tej zasady. Dotyczy to w szczególności usług, które odgrywają kluczową rolę w propagowaniu spójności społecznej i terytorialnej i które można uznać za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (zwane dalej „UOIG”). Do tego, by dane usługi mogły być traktowane jako UOIG muszą być wykonywane przez przedsiębiorstwa na podstawie określonych zasad i warunków, szczególnie w przypadku, gdy konieczne jest udzielenie przez państwo wsparcia finansowego, tzw. rekompensaty, która pokryje część lub całość szczególnych kosztów wynikających ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Zakłada się przy tym, iż w niektórych przypadkach UOIG mogą być świadczone jedynie wówczas, jeśli właściwy organ zaoferuje usługodawcy rekompensatę.

Ustawodawca europejski uznał, że usługi publiczne w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego spełniają przesłanki do tego, by można było takiej działalności udzielać wsparcia finansowego.

4.1. Zasady ogólne - wysokość rekompensaty

Z punktu widzenia zasad określonych przepisami Unii Europejskiej, rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,

z uwzględnieniem rozsądnego zysku, tak aby nie dopuścić do nieuzasadnionego naruszenia konkurencji.

„Rozsądny zysk” jest stopą zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo podczas podejmowania decyzji, czy świadczyć usługi w ogólnym interesie gospodarczym przez cały okres powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od danego sektora, rodzaju usług oraz cech charakterystycznych rekompensaty. Należy przy tym zaznaczyć, że rozsądny zysk nie może być utożsamiany z wynikiem finansowym (zyskiem bilansowym) i stanowi odrębną od niego kategorię ekonomiczną.

Rekompensata przewyższająca kwotę konieczną do pokrycia kosztów (z uwzględnieniem rozsądnego zysku), poniesionych przez dane przedsiębiorstwo wykonujące usługę stanowi pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym i powinna zostać zwrócona temu podmiotowi publicznemu, który jej udzielił.

4.2. Zasady szczególne - Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007

W Rozporządzeniu oraz w wydanym do niego Załączniku zawarto zasady kalkulacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego. Przede wszystkim potwierdzono zasady wynikające z regulacji ogólnych, tj. że rekompensaty muszą być przyznawane po to, by zapewnić świadczenie usług stanowiących usługi użyteczności publicznej oraz nie mogą przekroczyć poziomu koniecznego do pokrycia kosztów netto realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (z uwzględnieniem rozsądnego zysku).

Uszczegółowione zasady przyznawania rekompensat zostały określone w Załączniku do Rozporządzenia (zwanego w dalszej części opracowania „Załącznikiem”).

Z punktu widzenia weryfikowanej wysokości rekompensaty szczególnie istotne są przepisy stanowiące, że w rekompensacie powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług zarówno koszty stałe, jak i zmienne, w tym m.in. koszty związane z działalnością przewozową wraz z kosztem amortyzacji kalkulowane zgodnie z zasadami rachunkowości lub podatkowymi, w tym w szczególności koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej

infrastruktury technicznej oraz koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia).

Ostateczna wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto. Przy obliczaniu wyniku finansowego netto uwzględniane są w szczególności koszty poniesione w związku z zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ (pkt. 2 Załącznika).

4.3. Zasady szczególne - Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawodawca krajowy w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku powielił regulację ustawodawcy unijnego stanowiąc, że finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 50 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

4.4. Zasady szczególne - Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

Pomocniczo, na poziomie krajowym zasady regulujące sposób obliczania wysokości rekompensaty zostały przedstawione w Wytycznych w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym opracowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MIR/H/2014-2020/30(1)/10/2014 z dnia 19.10.2015r.).

Przy czym należy uczynić zastrzeżenie, że Wytyczne MIR nie mają charakteru aktu prawnego powszechnie obowiązującego i stosuje się je wyłącznie do wymienionych w nich Programów Operacyjnych (krajowych i regionalnych), w których przewidziano dofinansowanie podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w sektorze transportu zbiorowego osób (w tym kolejowego).

W szczególności Wytyczne MIR nie regulują zasad świadczenia usług publicznych w odniesieniu do podmiotów, które nie ubiegają się o dofinansowanie z Programów Operacyjnych. W razie wątpliwości powinny być one interpretowane i stosowane zgodnie z wszelkimi normami prawa unijnego i krajowego.

Choć, jak to zaznaczono, Wytyczne MIR nie stanowią powszechnie obowiązującego prawa, to nie sposób pominąć stanowiska Ministra Infrastruktury i Rozwoju przy wykładni zasad obliczania rekompensaty. Najważniejsze postulaty obecnych, nowych Wytycznych MIR przedstawiono poniżej.

W Wytycznych MIR potwierdzono rozumienie Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007, że w kalkulacji kosztów usług objętych umową o świadczenie usług publicznych powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług zarówno koszty stałe, jak i zmienne, w tym m.in.:

- koszty związane z działalnością przewozową (wraz z kosztem amortyzacji) kalkulowane zgodnie z zasadami rachunkowości (np. koszty wynagrodzeń maszynistów lub kierowców, opłaty za prąd trakcyjny, koszty związane z utrzymaniem taboru, itp.),
- koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej, jeżeli są ponoszone przez operatora,
- koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia),
- koszty ogólne - zarządu i administracji (w przypadku, gdy operator prowadzi inną działalność niż świadczenie usług publicznych lub realizuje usługi na podstawie kilku umów o świadczenie usług publicznych odpowiednio podzielone),
- podatek dochodowy (ze względu na fakt, że zakładany zysk przyjęty do kalkulacji zwrotu z zainwestowanego kapitału jest kalkulowany w oparciu o zysk po opodatkowaniu).

W Wytycznych MIR wskazano także, że koszty świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usług publicznych (np. obsługa wycieczek krajoznawczych, transport pracowników na zlecenie zakładów przemysłowych, usługi dla klubów sportowych, komercyjne usługi stacji kontroli pojazdów czy też myjni, itp.) powinny zostać wyłączone z kalkulacji, o ile nie są wymagane przez odrębne przepisy prawa lub nie są określone w dokumentach regulujących zasady świadczenia usług publicznych.

Dochody z tytułu świadczenia dodatkowych usług mogą zostać włączone do kalkulacji rekompensaty obniżając jej wartość. Przy czym operator prowadzący inną, niezwiązaną ze świadczeniem usługi publicznej, działalność gospodarczą zobowiązany jest prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi publicznej rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością gospodarczą.

W zakresie rozsądnego zysku Wytyczne MIR potwierdzają, że „rozsądny zysk” operatora nie powinien być utożsamiany z finansowym zyskiem netto roku obrotowego, prezentowanym w rachunku wyników w ramach statutowego sprawozdania finansowego operatora. Autorzy Wytycznych MIR zwracają uwagę na to, że na finansowy wynik netto roku obrotowego mogą mieć wpływ jednorazowe zdarzenia księgowe niezwiązane z przepływami pieniężnymi, które mogłyby wprowadzać anormalne zmiany w poziomie rekompensaty i wpływać na poziom osiąganego zysku. Podkreślono przy tym, że najbardziej adekwatną miarą zysku osiąganego przez operatora z zainwestowanego kapitału jest kalkulacja średniorocznego zwrotu z kapitału w całym okresie umowy o usługi publiczne. Natomiast poziom zwrotu z zainwestowanego przez operatora kapitału powinien być weryfikowany w oparciu o analizę przepływów pieniężnych do właścicieli spółki operatorskiej w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

Rozsądny zysk oznacza stopę zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo, rozważając, czy podjąć się świadczenia danej usługi publicznej w danym okresie, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Stopa zwrotu z kapitału oznacza wewnętrzną stopę zwrotu (IRR - *Internal Rate Return*), jaką osiąga przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie powierzenia (tj. wewnętrzną stopę zwrotu z przepływów pieniężnych w ramach realizacji zobowiązania do świadczenia usług publicznych).

Stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo można ustalić na przykład poprzez odniesienie do zysków osiąganych w przypadku powierzenia świadczenie podobnych usług na normalnych warunkach rynkowych¹.

¹ Stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza odnośnej stopy Swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych, jest uznawana za rozsądną w każdym przypadku. Odnośna stopa Swap to stopa Swap, której wymagalność i waluta odpowiadają okresowi obowiązywania aktu powierzenia i określonej w nim walucie.

Autorzy Wytycznych MIR zalecają także, aby wielkość rekompensaty była weryfikowana w okresach rocznych w oparciu o dane finansowe roku poprzedzającego.

4.5. Uchwały Rady Miejskiej w Jaworznie regulujące transport zbiorowy

Zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego są określone w ramach obowiązującego Planu Transportowego przyjętego uchwałą nr X/120/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 25 czerwca 2015 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno (Dz. Urz. Woj. Śl. Z 2015 r. poz. 3842)” określającego zakres terytorialny przewozów użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Miasto Jaworzno.

4.6. Obliczenie rekompensaty

Do obliczenia (zaprognoszowania) rekompensaty skalkulowano pozycje znajdujące się w tabeli poniżej.

- | |
|---|
| 1 Koszty świadczenia usługi powierzonej |
| • bezpośrednie związane ze świadczeniem usługi powierzonej |
| • pośrednie i ogólne związane ze świadczeniem usługi powierzonej |
| • finansowe |
| 2 Przychody pomniejszające rekompensatę |
| • przychody bezpośrednio związane ze świadczeniem usług powierzonych |
| • przychody z innych usług wygenerowane z powodu świadczenia usług powierzonych |
| • otrzymane dotacje, zwroty kosztów |
| • ekwiwalent dotacji brutto (EDB) |
| 3 Rozsądny zysk (oszacowana wartość przypadająca na dany okres) |
| 4 Należna rekompensata (1-2+3) za dany okres |

5. ZAŁOŻENIA DO PROGNOZY REKOMPENSATY

5.1. Założenia makroekonomiczne

Założenia makroekonomiczne przyjęto na podstawie wytycznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego przygotowanych przez Ministerstwo Finansów². Przyjęte założenia przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1. Wskaźniki makroekonomiczne

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
PKB	3,9%	3,9%	3,7%	3,6%	3,3%	3,2%	3,1%	3,0%	2,9%	2,9%	2,8%
Stopa inflacji	2,2%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
Dynamika realnego wzrostu płac	3,2%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
Stopy procentowe	2,4%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%

5.2. Założenia dla kosztów operacyjnych

Kalkulacji prognozowanych kosztów dokonano w oparciu o:

- dane z systemu księgowego Spółki z roku 2015 oraz z okresu I-IX 2016 roku
- rachunek wyników poszczególnych działalności w ramach istniejącego podziału na działalności
- prognozy makroekonomiczne i pozostałe założenia opisane powyżej
- raporty zarządcze i plan rzeczowo-finansowy Spółki na rok 2016
- plan inwestycyjny Spółki w zakresie zakupu środków trwałych (nowe autobusy z infrastrukturą towarzyszącą) na rok 2017 i dalsze.

² Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz w jednostkach samorządu terytorialnego. Ministerstwo Finansów. Warszawa, 5 października 2015r.

<http://www.mf.gov.pl/documents/764034/1002167/2016+10+wytyczne+do+zał>

Założenia przyjęte do kalkulacji kosztów:

- **amortyzacja** - koszty amortyzacji oszacowano na podstawie wartości początkowej istniejących środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych, a także od środków trwałych pochodzących z inwestycji oraz na podstawie stawek amortyzacji stosowanych przez PKM
- **materiały i energia** - koszty skalkulowano na podstawie prognozy a następnie zwiększono je o przyjęte przez Ministerstwo Finansów wskaźniki inflacji. Należy mieć na uwadze, że na koszty paliw ma wpływ wiele czynników (m.in. cena dolara amerykańskiego na rynkach światowych, relacje popytu i podaży, czynniki polityczne, militarne, etc.) i w przypadku braku wzrostu lub spadku cen ropy, wartość rekompensaty dla Spółki będzie odpowiednio korygowana (po zakończeniu i rozliczeniu danego roku)
- **usługi obce** - w opracowaniu przewidziano wzrost kosztów stałych usług obcych o wskaźnik inflacji przyjęty w latach prognozy
- **podatki i opłaty** - w opracowaniu przewidziano wzrost kosztów stałych podatków i opłat o wskaźniki inflacji
- **płace i wynagrodzenia** - Spółka nie przedstawiła prognozy wzrostu płac dla lat 2019-2029, natomiast przekazała informację o planowanym wzroście zatrudnienia w grupie kierowców o 15 etatów oraz w grupie zaplecza technicznego o 6 etatów. W prognozie uwzględniono wskaźniki rządowe (Ministerstwa Finansów), koszty płac i wynagrodzeń będą przyrastać średniorocznie w okresie prognozy o -3,0%
- **pozostałe koszty** - w opracowaniu przewidziano wzrost tych kosztów o wskaźniki inflacji

5.3. Plan inwestycyjny Spółki na lata 2019 - 2029

Do obliczeń prognozowanej rekompensaty przyjęto plan wymiany części taboru autobusowego na elektryczny (22 pojazdy) wraz z odpowiednią infrastrukturą w oparciu o pozyskane dofinansowanie ze środków EFRR w ramach RPO. Pozwoli to na podwyższenie odpowiedniego standardu przewozu pasażerów, odtworzenie taboru oraz w perspektywie czasu zmniejszy koszty związane z naprawami oraz konserwacją już wyeksploatowanych pojazdów (przewidziano wycofanie 17 pojazdów).

Tabela 2. Plan inwestycji Spółki w nowy tabor z infrastrukturą [PLN]

		realizacja do:	brutto	Netto		dofin	dofin	Do pokrycia
Stacja szybkiego ładowania - budowa		2017-03-31	8 376 300,00	6 810 080,00		0,85	5 788 500,00	1 021 500,00
Stacje peryferyjne - budowa		2016-12-31	2 632 200,00	2 140 000,00		0,85	1 819 000,00	321 000,00
Teoretycznie wg Wniosku			brutto	Netto	netto / szt	dofin	dofin	Do pokrycia
3	autobusy 12m	2017-09-30	6 457 500,00	5 250 000,00	1 750 000,00	0,85	4 462 500,00	787 500,00
9	autobusy 18m	2017-09-30	26 014 500,00	21 150 000,00	2 350 000,00	0,85	17 977 500,00	3 172 500,00
4	autobusy midi	2017-09-30	6 888 000,00	5 600 000,00	1 400 000,00	0,85	4 760 000,00	840 000,00
6	autobusy 12m szybkowymienna bat	2017-09-30	9 594 000,00	7 800 000,00	1 300 000,00	0,85	6 630 000,00	1 170 000,00
			48 954 000,00	39 800 000,00		0,85	33 830 000,00	5 970 000,00
Praktycznie wg przetargów			brutto	Netto	netto / szt	dofin	dofin	Do pokrycia
Przetarg								
2016-08-08	3	autobusy 12m	6 974 100,00	5 670 000,00	1 890 000,00	0,787037	4 462 500,00	1 207 500,00
2016-08-08	9	autobusy 18m	27 564 300,00	22 410 000,00	2 490 000,00	0,802209	17 977 500,00	4 432 500,00
2016-08-08	4	autobusy midi	8 757 600,00	7 120 000,00	1 780 000,00	0,668539	4 760 000,00	2 360 000,00
2016-09-26	6	autobusy 12m szybkowymienna bat	13 431 600,00	10 920 000,00	1 820 000,00	0,607143	6 630 000,00	4 290 000,00
			56 727 600,00	46 120 000,00		0,733521	33 830 000,00	12 290 000,00

Zgodnie z polityką rachunkowości obowiązującą w Spółce przyjęto amortyzację dla nowych autobusów na okres 10 lat wg stawki 10%, dla infrastruktury przyjęto stawkę amortyzacji 18%. Do wyliczenia kosztu kredytu inwestycyjnego pod zakup taboru przyjęto założenie stałej marży banku w wysokości 4,5% przez cały okres kredytowania oraz stopy procentowej według założeń makroekonomicznych podanych wcześniej.

Koszty finansowe związane z finansowaniem inwestycji wykazane są w prognozach pod pozycją „koszty finansowe”.

Niezależnie od powyższego Spółka planuje nabyć w 2019 roku 3 autobusy przegubowe z napędem diesla dla zastąpienia / uzupełnienia części taboru. Szacowana wartość netto autobusów to 1,25 mln zł/pojazd.

Dodatkowo Gmina planuje nabyć w oparciu o dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego infrastruktura i Środowisko (do 85% dofinansowania kosztów kwalifikowalnych) oraz następnie wprowadzić aportem do Spółki następujące środki trwałe:

- 5 autobusów elektr. 10-metrowych (1,750 mln netto każdy)
- 15 autobusów elektr. 12-metrowych (1,850 mln netto każdy).

RAZEM: 36,500 mln zł netto

Lokalizacja stacji szybkiego ładowania:

1. Podłęże Osiedle: 190 kW,
2. Łubowiec Pętla: 190 kW,
3. Krakowska Pętla: 3 szt. po 190 kW.

RAZEM: 5 szt. x 340 tys. netto = 1,700 mln zł netto

Stacja transformatorowa Krakowska Pętla: 0,4 mln zł netto

Ładowarki 80-90 kW (teren zajezdni):

10 szt. x 100 tys. netto = 1 mln zł netto

RAZEM netto: 39,6 mln

5.4. Plan pracy przewozowej

Do obliczeń prognozowanej rekompensaty przyjęto plan pracy przewozowej na lata 2019-2029 przedstawiony w poniższej tabeli, tj. według prognozowanej pracy przewozowej dla w/w okresu (dla 2019 r. oraz dla 2029 r. uwzględniono odpowiednio połowę przewidywanego planu - ze względu na okresy półroczne objęte prognozą).

Tabela 3. Plan pracy przewozowej na lata 2019 - 2029 [wzkm]

Zadanie	Wozokilometry rocznie
Komunikacja miejska	4 800 000

6. WIELOLETNIA PROGNOZA REKOMPENSATY

6.1. Prognoza kosztów

Analiza kosztów została przeprowadzona w zakresie głównych pozycji kosztowych w rachunku zysków i strat, tj.:

- kosztów działalności operacyjnej
- kosztów finansowych

6.1.1. Koszty działalności operacyjnej

Spółka PKM prowadzi pełną księgowość zgodnie z ustawą o rachunkowości, a rachunek zysków i strat sporządzany jest w układzie porównawczym.

Amortyzacja środków trwałych liczona jest metodą liniową z uwzględnieniem stawek amortyzacyjnych przyjętych w ustawie o podatku od osób prawnych. Dla nowych autobusów przyjęto 10-letni okres amortyzacji.

Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym ewidencjonowane są na kontach zespołu „4”, gdzie poprzez konto 490 są rozliczane w ciężar kont zespołu „5”. Na kontach zespołu „5” koszty księgowane są w koszty poszczególnych rodzajów działalności.

Koszty niezwiązane z działalnością podstawową (świadczeniem usług publicznego transportu zbiorowego) są wydzielane na odrębne konta księgowe.

Szacowane koszty operacyjne Spółki PKM w analizowanym okresie przedstawiono w poniższej tabeli z podziałem na koszty publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałe zadania.

Tabela 4. Planowane koszty operacyjne z podziałem na koszty publicznego transportu zbiorowego oraz koszty pozostałej działalności w latach 2019-2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023
Koszty publicznego transportu zbiorowego	17 285 547	36 746 721	36 266 878	36 381 821	35 892 345
Koszty działalności pozostałej	420 000	862 008	884 597	907 784	931 583
Koszty ogółem	17 705 547	37 608 729	37 151 475	37 289 605	36 823 928
Udział %	97,63%	97,71%	97,62%	97,57%	97,47%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Koszty publicznego transportu zbiorowego	36 606 294	36 432 145	37 052 280	36 686 718	34 038 952	17 442 262
Koszty działalności pozostałej	956 012	980 890	1 006 421	1 032 619	1 059 504	543 546
Koszty ogółem	37 562 306	37 413 036	38 058 701	37 719 337	35 098 456	17 985 808
Udział %	97,45%	97,38%	97,36%	97,26%	96,98%	96,98%

Tabela 5. Planowane koszty operacyjne dotyczące publicznego transportu zbiorowego w latach 2019-2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023
Amortyzacja	5 140 364	12 869 198	11 700 352	11 106 214	9 886 987
Materiały i energia	3 824 814	6 730 752	6 899 021	7 071 496	7 248 284
Podatki i opłaty	177 000	362 850	371 921	381 219	390 750
Usługi obce	506 000	1 037 300	1 063 233	1 089 813	1 117 059
Place i wynagrodzenia	7 501 368	15 467 821	15 946 581	16 440 164	16 949 029
Pozostałe koszty	136 000	278 800	285 770	292 914	300 237
Razem koszty operacyjne	17 285 547	36 746 721	36 266 878	36 381 821	35 892 345

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Amortyzacja	9 849 907	8 920 163	8 763 213	7 598 459	4 128 763	2 064 130
Materiały i energia	7 429 491	7 615 228	7 805 609	8 000 749	8 200 768	4 202 893
Podatki i opłaty	400 519	410 531	420 795	431 315	442 097	226 575
Usługi obce	1 144 985	1 173 610	1 202 950	1 233 024	1 263 849	647 723
Place i wynagrodzenia	17 473 650	17 997 176	18 536 392	19 091 766	19 663 784	10 126 849
Pozostałe koszty	307 743	315 437	323 323	331 406	339 691	174 091
Razem koszty operacyjne	36 606 294	36 432 145	37 052 280	36 686 718	34 038 952	17 442 262

6.1.2. Koszty działalności finansowej

W kosztach finansowych ujęto plan dla odsetek od kredytów na zakup autobusów oraz dodatkowo odsetek w części odniesionej do działalności publicznej z tyt. przewidywanego wykorzystania odnawialnych kredytów w rachunku bieżącym w łącznej kwocie 1 mln zł.

Poniżej w tabelach przedstawiony został plan pozostałych kosztów operacyjnych oraz kosztów finansowych dla zadania związanego z publicznym transportem zbiorowym na lata 2019-2029.

Tabela 6. Pozostałe koszty operacyjne dla zadania związanego z publicznym transportem zbiorowym w latach 2019-2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023	
Koszty finansowe	384 323	755 246	661 793	568 359	474 901	
Razem	384 323	755 246	661 793	568 359	474 901	

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Koszty finansowe	381 489	288 042	194 625	101 169	54 310	27 154
Razem	381 489	288 042	194 625	101 169	54 310	27 154

6.2. Przychody związane z działalnością podstawową

Podczas przeprowadzania prac nad prognozą rekompensaty zidentyfikowano przychody, które Spółka wygeneruje podczas wypełniania zobowiązania, a które pomniejszą należną rekompensatę.

Przychody Spółki ewidencjonowane są w rozbiu na przychody z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, przychody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usługi oraz przychody dodatkowe (komercyjne).

W poniższej tabeli zaprezentowano plan przychodów operacyjnych dla publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałych zadań Spółki na lata 2019-2029.

Tabela 7. Plan przychodów operacyjnych dla publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałych zadań Spółki na lata 2019-2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023
Przychody publicznego transportu zbiorowego	5 051 100	10 106 186	10 110 115	10 114 079	10 117 843
Przychody z działalności pozostałej	435 625	893 031	915 357	938 241	961 697
Przychody ogółem	5 486 725	10 999 217	11 025 472	11 052 320	11 079 540
Udział %	92,06%	91,88%	91,70%	91,51%	91,32%

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Przychody publicznego transportu zbiorowego	10 121 614	10 125 384	10 129 146	10 132 891	10 136 745	5 070 287
Przychody z działalności pozostałej	985 739	1 010 383	1 035 642	1 061 534	1 088 072	557 637
Przychody ogółem	11 107 354	11 135 767	11 164 788	11 194 425	11 224 817	5 627 924
Udział %	91,13%	90,93%	90,72%	90,52%	90,31%	90,09%

W poniższej tabeli zaprezentowano szczegółowy plan przychodów ze sprzedaży dla zadania związanego z publicznym transportem zbiorowym na lata 2019-2029. W zakresie przychodów ze sprzedaży biletów bezpiecznie przyjęto, iż pozostaną one na poziomie zbliżonym do obecnego przy uwzględnieniu zwiększonej pracy przewozowej.

Tabela 8. Plan przychodów ze sprzedaży dla zadania związanego z publicznym transportem zbiorowym na lata 2019-2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023
Sprzedaż biletów	5 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Reklama i pozostałe pozataryfowe	51 100	106 186	110 115	114 079	117 843
Razem przychody operacyjne	5 051 100	10 106 186	10 110 115	10 114 079	10 117 843

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Sprzedaż biletów jednorazowych	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	5 000 000
Reklama i pozostałe pozataryfowe	121 614	125 384	129 146	132 891	136 745	70 287
Razem przychody operacyjne	10 121 614	10 125 384	10 129 146	10 132 891	10 136 745	5 070 287

6.3. Inna pomoc publiczna pomniejszająca rekompensatę - ekwiwalent dotacji

Ekwiwalent dotacji to wyceniona wartość pomocy, jaką w formie dotacji otrzymałby przedsiębiorca, który uzyskuje pomoc w innej formie niż dotacja. Celem obliczania ekwiwalentu dotacji jest określenie rzeczywistej wartości pomocy publicznej udzielonej operatorowi.

W zależności od tego, czy przy przeliczaniu pomocy uwzględniono podatek dochodowy, wyróżniany jest ekwiwalent dotacji brutto lub netto. W kalkulacjach rekompensaty wykorzystywany jest ekwiwalent dotacji brutto.

Ekwiwalent dotacji brutto (EDB) jest to kwota pomocy, jaką otrzymałby beneficjent pomocy lub podmiot ubiegający się o pomoc, gdyby otrzymał pomoc w formie dotacji, niepomniejszoną o podatek dochodowy.

W szczególności pomoc w formie dokapitalizowania poprzez obejmowanie lub nabywanie akcji lub udziałów (ale też np. ulgi podatkowej, zwolnienia od wpłat z zysku, umorzenia

kredytu lub pożyczki itp.) powinna zostać przeliczona na EDB i pomniejszać wielkość należnej rekompensaty.

Sposób obliczania ekwiwalentu dotacji dla poszczególnych form pomocy został określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 194 poz. 1983 z późn. zm.).

Rekompensatę pomniejsza się o obliczoną wartość EDB dla zidentyfikowanego świadczenia otrzymywanego przez operatora.

W wypadku podwyższenia kapitału, EDB oblicza się według formuły:

$$EDB = D - \frac{D + E}{n_d + n} n_d$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

D- wielkość wkładu pieniężnego lub wkładu niepieniężnego

E- wielkość kapitału własnego

n- liczbę akcji lub udziałów przed dokapitalizowaniem

n_d- liczbę akcji lub udziałów obejmowanych w wyniku dokapitalizowania

Spółka w okresie kalkulacji rekompensaty otrzyma dofinansowanie:

- dla roku 2019: w kwocie 3.100.000 PLN na zwiększenie kapitału podstawowego, gdzie Gmina obejmie 6.200 udziałów o wartości 500 PLN każdy, w postaci:

wkładu niepieniężnego (środki z dotacji UE przekazane do MZK aportem), tj.:

- 5 szt. stacji szybkiego ładowania o łącznej wartości 1.700.000 PLN
- stacja transformatorowa o wartości 400.000 PLN
- 10 szt. ładowarek 80-90 kW o łącznej wartości 1.000.000 PLN

$$EDB = 3.100.000 - \frac{3.100.000 + 9.618.825}{6.200 + 19.881} \times 6.200 = 76.469 \text{ PLN}$$

- dla roku 2020: w kwocie 36.500.000 PLN na zwiększenie kapitału podstawowego,

gdzie Gmina obejmie 73.000 udziałów o wartości 500 PLN każdy, w postaci:

wkładu niepieniężnego (środki z dotacji UE przekazane do MZK aportem), tj.:

- 5 szt. autobusów elektrycznych o łącznej wartości 8.750.000 PLN
- 15 szt. autobusów elektrycznych o łącznej wartości 27.750.000 PLN

$$EDB = 36.500.000 - \frac{36.500.000 + 12.718.825}{73.000 + 26.081} \times 73.000 = 237.001 \text{ PLN}$$

Z uwagi na fakt, iż rozliczenie dotyczy przyszłych transakcji o zapadalności w połowie 2019 roku (podwyższenie kapitału aportem infrastruktury) oraz na początku 2020 roku (podwyższenie kapitału aportem taboru autobusowego), w powyższym rozliczeniu przyjęto jako bazową ostatnią zaewidencjonowaną wartość kapitału własnego Spółki (tj. wg stanu na zakończenie 2015 roku potwierdzone stosownym badaniem sprawozdań finansowych przez biegłego rewidenta). Ostateczna wartość kapitału własnego Spółki dot. przedmiotowych podwyższeń będzie znana dopiero na zamknięcie 2018 oraz 2019 roku, stąd w tym zakresie nastąpi aktualizacja wartości EDB wg stanu faktycznego aktualnego na moment realizacji w/w aportów.

6.4. Rozsądny zysk

Zgodnie z przepisami oraz praktyką stosowaną przez JST w Polsce, naliczanie i wypłacanie co roku spółce komunalnej rozsądnego zysku jest kwestią umowną, która powinna zostać uregulowana i zapisana w treści umowy wykonawczej (umowy powierzenia). Poniżej przedstawiono kalkulację wysokości rozsądnego zysku dla całego 10-letniego okresu prognozy.

Podstawą kalkulacji rozsądnego zysku netto są dwie wielkości:

- prognozowana wartość kapitałów przekazywana Spółce w postaci rekompensaty za usługi związane z publicznym transportem zbiorowym
- realna stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza tzw. odnośnej stopy Swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych

Rozsądny zysk netto został obliczony według następującego wzoru:

$$RZ = KWp \times Rr$$

gdzie:

RZ - rozsądny zysk netto

KWp - kapitał prognozowany do przekazania w postaci rekompensaty

Rr - Swap stopy procentowej + 100 pkt. bazowych

Kalkulację wysokości rozsądnego zysku dla poszczególnych lat prognozy przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 9. Prognoza wysokości rozsądnego zysku dla lat 2019 - 2029 [PLN]

	2019	2020	2021	2022	2023
Kapitał prognozowany do przekazania w postaci rekompensaty	9 232 142	21 172 870	21 963 409	22 431 869	22 866 403
Swap stopy procentowej	3,4%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
Swap stopy procentowej + 100 pkt. bazowych	3,4%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
Rozsądny zysk netto	313 893	868 088	900 500	919 707	937 523
Podatek dochodowy (19%)	73 629	203 625	211 228	215 734	219 913
Rozsądny zysk brutto	387 522	1 071 713	1 111 728	1 135 440	1 157 435

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kapitał prognozowany do przekazania w postaci rekompensaty	23 483 168	23 211 803	23 734 759	24 117 746	23 956 517	12 399 128
Swap stopy procentowej	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
Swap stopy procentowej + 100 pkt. bazowych	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
Rozsądny zysk netto	962 810	951 684	973 125	988 828	982 217	508 364
Podatek dochodowy (19%)	225 844	223 234	228 264	231 947	230 397	119 246
Rozsądny zysk brutto	1 188 654	1 174 918	1 201 389	1 220 775	1 212 614	627 610

6.5. Prognozowana rekompensata

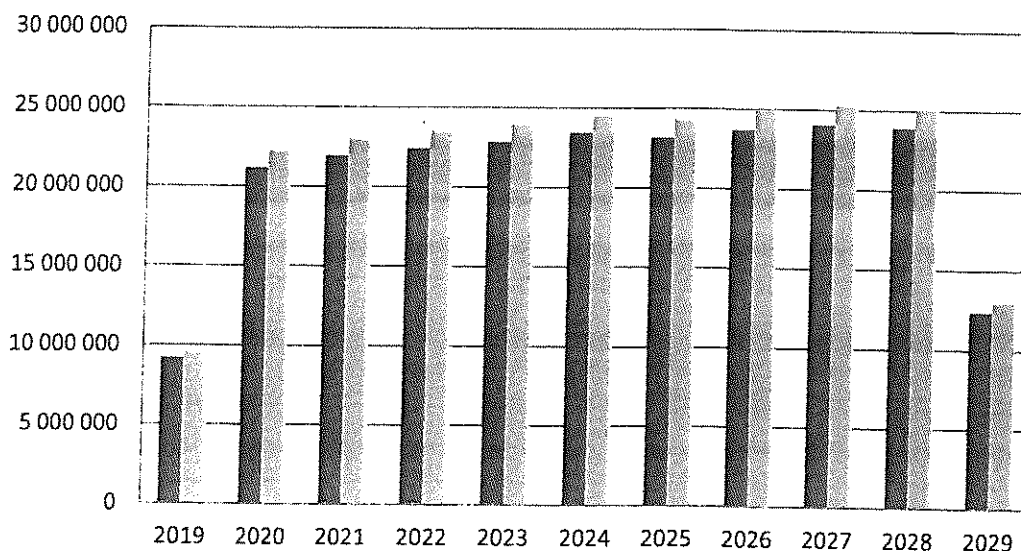
Prognoza rekompensaty za świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w okresie 2019-2029 została przedstawiona w kolejnych tabelach. Nie przewiduje się otrzymywania przez Spółkę PKM w analizowanym okresie innej niż podwyższenie kapitału Spółki w oparciu o aport taboru z infrastrukturą towarzyszącą pomocy publicznej, która wymagałaby zastosowania Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11.08.2004r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach. Zatem wartość tzw. Ekwiwalentu Dotacji Brutto (EDB) podano wg wyliczeń wskazanych w rozdziale 6.3.

Tabela 10. Prognoza rekompensaty na lata 2019 - 2029 [PLN]

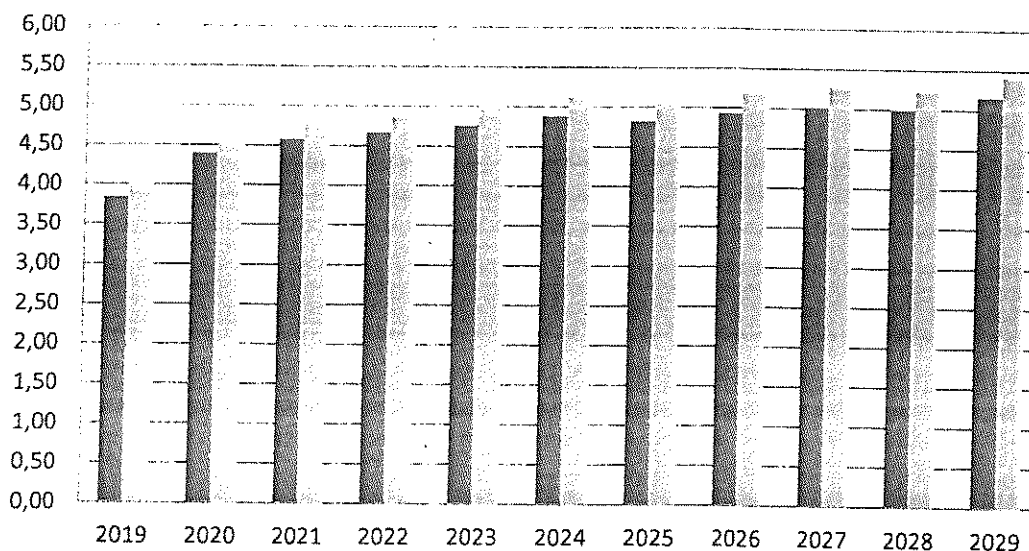
	2019	2020	2021	2022	2023
A. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI PUBLICZNEJ					
1 Koszty działalności operacyjnej	17 285 547	36 746 721	36 266 878	36 381 821	35 892 345
2 Koszty finansowe	384 323	755 246	661 793	568 359	474 901
3 Koszty UOIG razem	17 669 870	37 501 967	36 928 670	36 950 180	36 367 247
B. PRZYCHODY I INNE WPLYWY					
1 Przychody operacyjne	5 051 100	10 106 186	10 110 115	10 114 079	10 117 843
2 Rozliczenie dotacji	3 310 159	5 985 911	4 855 147	4 404 233	3 383 000
3 EDB	76 469	237 001			
3 Przychody pomniejszające rekompensatę	8 437 728	16 329 098	14 965 262	14 518 311	13 500 843
C. Rekompensata na pokrycie kosztów (bez rozsądnego zysku) netto	9 232 142	21 172 870	21 963 409	22 431 869	22 866 403
D. Rekompensata na pokrycie kosztów (bez rozsądnego zysku) brutto	9 970 713	22 866 699	23 720 481	24 226 418	24 695 715
E. Rekompensata z rozsądnym zyskiem - netto	9 619 664	22 244 583	23 075 137	23 567 309	24 023 838
F. Rekompensata z rozsądnym zyskiem - brutto	10 389 237	24 024 149	24 921 148	25 452 694	25 945 745
G. Wzkm (plan)	2 400 000	4 800 000	4 800 000	4 800 000	4 800 000
H. Rekompensata jednostkowa bez rozsądnego zysku (netto - bez VAT)	3,85	4,41	4,58	4,67	4,76
I. Rekompensata jednostkowa z rozsądnym zyskiem (netto - bez VAT)	4,01	4,63	4,81	4,91	5,00

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
A. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI PUBLICZNEJ						
1 Koszty działalności operacyjnej	36 606 294	36 432 145	37 052 280	36 686 718	34 038 952	17 442 262
2 Koszty finansowe	381 489	288 042	194 625	101 169	54 310	27 154
3 Koszty UOIG razem	36 987 783	36 720 187	37 246 905	36 787 887	34 093 262	17 469 415
B. PRZYCHODY I INNE WPŁYWY						
1 Przychody operacyjne	10 121 614	10 125 384	10 129 146	10 132 891	10 136 745	5 070 287
2 Rozliczenie dotacji	3 383 000	3 383 000	3 383 000	2 537 250	0	0
3 EDB						
3 Przychody pomniejszające rekompensatę	13 504 614	13 508 384	13 512 146	12 670 141	10 136 745	5 070 287
C. Rekompensata na pokrycie kosztów (bez rozsądnego zysku) netto	23 483 168	23 211 803	23 734 759	24 117 746	23 956 517	12 399 128
D. Rekompensata na pokrycie kosztów (bez rozsądnego zysku) brutto	25 361 822	25 068 747	25 633 540	26 047 165	25 873 038	13 391 059
E. Rekompensata z rozsądnym zyskiem - netto	24 671 822	24 386 721	24 936 148	25 338 521	25 169 130	13 026 739
F. Rekompensata z rozsądnym zyskiem - brutto	26 645 568	26 337 659	26 931 040	27 365 602	27 182 661	14 068 878
G. Wzkm (plan)	4 800 000	4 800 000	4 800 000	4 800 000	4 800 000	2 400 000
H. Rekompensata jednostkowa bez rozsądnego zysku (netto - bez VAT)	4,89	4,84	4,94	5,02	4,99	5,17
I. Rekompensata jednostkowa z rozsądnym zyskiem (netto - bez VAT)	5,14	5,08	5,20	5,28	5,24	5,43

Kształtowanie się rekompensaty (netto) w czasie



Kształtowanie się rekompensaty (netto) / wzkm w czasie



Prognozowana rekompensata wyliczona została zgodnie z zasadami kalkulacji kosztów określonymi przy zastosowaniu zasad wynikających z zapisów unijnego Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007.

www.refunda.pl

Refunda Sp. z o.o.
Kancelaria
43-600 Jędrzejów, ul. Krakowska 9
tel. (032) 763 55 00 fax (032) 753 55 01
NIP 632-000 02 19 REGON 27305841
KRS 0000000000000000

PRZESZŁOŚĆ

WICEPRZESZŁOŚĆ

27/28

Zenon Tołba

Autorzy opracowania:

Przemysław Nowaczewski
Główny ekonomista
REFUNDA

Tomasz Stanko
Specj. ds. ekonomii
REFUNDA

Marcin Maciocha
Specj. ds. pomocy
publicznej REFUNDA

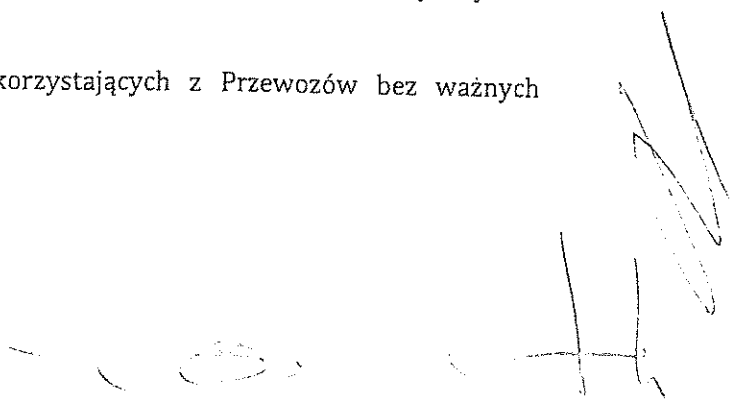
ZASADY SPRAWOZDAWCZOŚCI

Użyte w niniejszym Załączniku nr 8 do Umowy słowa i wyrażenia pisane wielką literą posiadają znaczenia nadane im w Umowie.

A. Zasady ogólne

1. Operator jest zobowiązany w związku z wykonywaniem Umowy do przekazywania do Organizatora wszelkich informacji związanych z wykonywaniem Umowy, w tym w szczególności raportów z zakresu wykonywania Przewozów, poniesionych nakładów inwestycyjnych, osiągniętych przychodów ze sprzedaży, poniesionych kosztów, wysokości zainwestowanego kapitału własnego oraz skarg składanych przez pasażerów.

B. Raporty dwutygodniowe

1. Operator jest zobowiązany do 19 dnia każdego miesiąca przekazać do Organizatora raport z zakresu wykonanych Przewozów z pierwszych 15 dni danego miesiąca i do 4 dnia każdego miesiąca za dni od 16 do końca poprzedniego miesiąca.
 2. Raport z wykonywanych Przewozów tworzony jest dla każdej linii oddzielnie z uwzględnieniem informacji dot. m.in.:
 - a. Procencie wykonywanych kursów w poszczególnych dniach.
 - b. Liczbie wykonywanych kursów w poszczególnych dniach lub o przyczynach niewykonania danego kursu.
 - c. Całkowitej liczbie wozokilometrów (wzkm) w poszczególnych dniach oraz w okresie objętym raportem z podziałem na wozokilometry na terenie Gminy Jaworzno i na terenie innych gmin.
 - d. Przerwach w wykonywaniu Przewozów w poszczególnych dniach z podaniem ich przyczyn i czasu trwania, a w przypadku gdy przerwa trwała dłużej niż 12 godzin, z podaniem informacji o wynajętych podmiotach zewnętrznych i kosztach ich wynajęcia.
 - e. Liczbie zidentyfikowanych osób korzystających z Przewozów bez ważnych biletów w poszczególnych dniach.
- 

3. Wraz z raportem o wykonanych Przewozach Operator przedstawi Organizatorowi dla każdej linii osobno raport z odchyień pomiędzy wykonanym zakresem Przewozów a RPŚU. Odchylenia te będą obliczane jako różnica pomiędzy rzeczywiście wykonaną a planowaną liczbą wzkm oddzielnie dla każdej linii i każdego dnia objętego raportem. W przypadku gdy odchylenie przekracza w którymkolwiek dniu 5% planowanej liczby wzkm na danej linii Operator przedstawi Organizatorowi szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałego odchylenia.
4. Operator zobowiązany jest do 19 dnia każdego miesiąca przekazać do Organizatora raport ze skarg złożonych przez pasażerów (poza skargami dot. jakości świadczenia Przewozów, które pasażerowie bezpośrednio kierują do MZDiM) za pierwszych 15 dnia danego miesiąca i do 4 dnia każdego miesiąca za dnia od 16 do końca poprzedniego miesiąca.
5. Raport dot. skarg składanych przez pasażerów powinien obejmować datę złożenia skargi, datę wydarzenia i nr linii autobusowej, których dotyczy skarga, opis przedmiotu skargi.

C. Raporty kwartalne

1. Operator jest zobowiązany w ciągu 30 dni od zakończenia kwartału kalendarzowego przekazać do Organizatora
2. Raport z osiągniętych przychodów, którym mowa w punkcie 1, powinien być tworzony w przekroju miesięcznym oraz powinien zawierać co najmniej:
 - a. Rzeczywiste przychody ze sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów w tym normalnych i ulgowych biletów jednorazowych z rejestracją i bez rejestracji wyjścia z pojazdu, normalnych i ulgowych biletów czasowych, normalnych i ulgowych imiennych biletów okresowych oraz rzeczywistą liczbę sprzedanych biletów okresowych.
 - b. Rzeczywistą liczbę wykonanych wzkm i wysokość otrzymanej Rekompensaty od Organizatora.
 - c. Rzeczywiste przychody pozataryfowe związane z wykonywaniem Przewozów, w tym m.in. przychody ze sprzedaży reklam.
 - d. Rzeczywiste przychody ze sprzedaży usług pozostałych z podziałem na poszczególne rodzaje
3. Wraz z raportem o osiągniętych przychodach ze sprzedaży Operator przedstawia Organizatorowi raport z wartościami odchyień pomiędzy rzeczywiście osiągniętymi a planowanymi poszczególnymi rodzajami przychodów ze sprzedaży.

4. Operator jest zobowiązany w ciągu 30 dni od dnia zakończonego kwartału kalendarzowego przekazać do Organizatora raport z poniesionych kosztów wykonywania Przewozów w zakończonym kwartale kalendarzowym.
5. Raport z poniesionych kosztów, o którym mowa w pkt. 4 powinien być tworzony w przekroju miesięcznym oraz powinien zawierać co najmniej:
 - a. Rzeczywiste koszty w układzie rodzajowym poniesione w poszczególnych ośrodkach odpowiedzialności/centrach kosztów.
 - b. Rzeczywiste koszty bezpośrednie wykonywania Przewozów oraz pozostałych działalności prowadzonych przez Operatora.
 - c. Rzeczywiste koszty pośrednie Operatora z rozliczeniem na koszty pośrednie Przewozów oraz pozostałych działalności prowadzonych przez Operatora.
 - d. Rzeczywiste koszty finansowe bezpośrednio związane z Przewozami oraz pozostałe koszty finansowe.
 - e. Kalkulację rzeczywistych kosztów własnych świadczenia Przewozów oraz pozostałych działalności prowadzonych przez Operatora.
 - f. Kalkulację rzeczywistego kosztu jednostkowego własnego oraz koszty jednostkowego całkowitego świadczenia Przewozów (w zł/wzkm)
6. Raporty dotyczące poniesionych kosztów powinny zawierać:
 - a. Opis zastosowanych kluczy rozliczeniowych kosztów pośrednich.
 - b. Opis zmian kluczy rozliczeniowych kosztów w stosunku do sposobu rozliczenia kosztów pośrednich zastosowanego na etapie opracowania Biznes Planu na dany rok rozliczeniowy wraz z uzasadnieniem wprowadzonych zmian.
7. Wraz z raportem o poniesionych kosztach Operator przedstawia Organizatorowi raport z wartościowych odchyleń pomiędzy planowanymi a rzeczywistymi kosztami świadczenia Przewozów i pozostałych działalności Operatora.
8. W przypadku gdy odchylenie wartościowe (dodatnie) w zakresie bezpośrednich kosztów Przewozów lub rozliczonych w tym zakresie kosztów pośrednich przekracza w którymkolwiek miesiącu 5% planowanych kosztów danej kategorii Operator przedstawia Organizatorowi szczegółowe wyjaśnienia przyczyn zaistniałego odchylenia
9. W przypadku gdy odchylenie wartościowe (dodatnie) w zakresie bezpośrednich kosztów pozostałych działalności Operatora lub rozliczonych w tym zakresie kosztów pośrednich przekracza w którymkolwiek miesiącu 15% planowanych kosztów danej kategorii Operator przedstawia Organizatorowi szczegółowe wyjaśnienia przyczyn zaistniałego odchylenia
10. Operator jest zobowiązany w terminie 30 dni od zakończenia kwartału kalendarzowego przekazać do Organizatora raport z poniesionych nakładów inwestycyjnych oraz

wykonanych remontów lub modernizacji środków trwałych w zakończonym kwartale kalendarzowym.

11. Raport z poniesionych nakładów inwestycyjnych oraz wykonanych remontów lub modernizacji, o którym mowa w pkt. 10 powinien być tworzony w przekroju miesięcznym oraz powinien zawierać co najmniej:
 - a. Rzeczywiste nakłady inwestycyjne poniesione na zakup nowych lub ulepszenie istniejących środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych wykorzystywanych w świadczeniu Przewozów oraz pozostałych działalności Operatora.
 - b. Rzeczywiste koszty remontów lub modernizacji poniesione dla istniejących środków trwałych wykorzystywanych w świadczeniu Przewozów oraz pozostałych działalności Operatora.
12. W raporcie z poniesionych nakładów inwestycyjnych oraz wykonanych remontów lub modernizacji Operator powinien wykonać szczegółowe zestawienie środków pieniężnych wydatkowanych na zakup nowych lub remonty albo modernizacji istniejących środków transportu.
13. Wraz z raportem o poniesionych nakładach inwestycyjnych oraz wykonanych remontach lub modernizacjach Operator przedstawia Organizatorowi raport z wartościowych odchyleń pomiędzy planowanymi a rzeczywiście poniesionymi nakładami inwestycyjnymi lub wydatkami na remonty lub modernizacje środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych.
14. W przypadku gdy odchylenie wartościowe w zakresie poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów remontów lub modernizacji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych wykorzystywanych w świadczeniu Przewozów przekracza w którymkolwiek z miesięcy 5% planowanych kwot w ww. zakresie Operator przedstawia do Organizatora szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałego odchylenia.
15. W przypadku gdy odchylenie wartościowe w zakresie poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów remontów lub modernizacji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych wykorzystywanych w świadczeniu innych działalności niż Przewozy przekracza w którymkolwiek z miesięcy 15% planowanych kwot w ww. zakresie Operator przedstawia do Organizatora szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałego odchylenia.
16. Operator jest zobowiązany w ciągu 30 dni od dnia zakończenia kwartału kalendarzowego przekazać do Organizatora raport z wysokości osiągniętego rozsądnego zysku w danym kwartale. W przypadku przekroczenia planowanej wartości rozsądnego

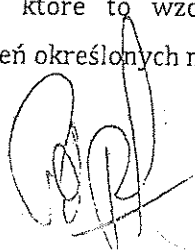
zysku w danym kwartale Operator przedkłada Organizatorowi szczegółowe wyjaśnienie przyczyn zaistniałego odchylenia.

D. Raporty roczne

1. W terminie do 31 stycznia każdego roku Operator jest zobowiązany przedłożyć Organizatorowi ostateczne rozliczenie wysokości całkowitej Rekompensaty otrzymanej w zakończonym roku, w tym raport z:
 - a. Zakresu wykonanych Przewozów.
 - b. Poniesionych nakładów inwestycyjnych w związku z wykonywaniem Przewozów oraz innych działalności Spółki.
 - c. Osiągniętych przychodów ze sprzedaży w ramach Przewozów, w tym przychodów z tytułu Rekompensaty otrzymanej od Organizatora (w każdej dopuszczalnej prawnie formie) oraz przychodów ze sprzedaży pozostałych działalności Operatora.
 - d. Poniesionych kosztów operacyjnych i finansowych w związku z wykonywaniem Przewozów oraz pozostałych działalności Operatora.
 - e. Wysokości osiągniętego rozsądnego zysku według stanu na koniec roku kalendarzowego.
2. Układ raportów rocznych, zakres przedstawianych w nich informacji, sposób kalkulacji kosztów własnych i całkowitych Przewozów oraz pozostałych działalności Spółki powinno być zgodne z układem, zakresem informacji i pozostałymi zasadami określonymi dla raportów dwutygodniowych lub kwartalnych.

E. Pozostałe zasady raportowania

1. W celu zachowania porównywalności wartości rzeczywistych z planowanym układem Biznes Planu opracowywanego przez Operatora i przekazywanego do Organizatora przed rozpoczęciem kolejnego roku obrotowego powinien odpowiadać układowi ww. rodzajów raportów.
2. Zmiany w układzie raportów powinny być dostosowane do zmienionego zakresu działania Operatora oraz powinny być przedmiotem uzgodnień pomiędzy Operatorem a Organizatorem. Każda zmiana układów musi być zatwierdzona przez Organizatora, co z kolei pociąga za sobą konieczność zmian w układzie Biznes Planu.
3. Organizator przygotowuje i przekazuje Operatorowi wzory raportów, których dotyczy niniejszy załącznik, które to wzory Operator będzie stosował do raportowania odpowiednich zdarzeń określonych niniejszym załącznikiem.



Przedsiębiorstwo
Komunikacji
Lubuskiej sp. z o.o.
ul. Rybacka 9
65-000 Zielona Góra
tel. (030) 740 11 11 / 53 56 01
NIP 631 62 11 11 REGON 142063841
PRZEDSIĘWZNIENIE
WICEPRZESZCZĄDZU

Zeleni Łódź