



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.27.2014

Kraków, 02 STY. 2015

**Pan
Bolesław Kosior
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie projektu budżetu Miasta Krakowa na rok 2015, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 17 grudnia 2014 r., uprzejmie informuję.

Zmniejszenie dochodów ze źródeł zewnętrznych z kwoty 257 131 559 zł (plan na 30 września 2014 r.) do kwoty 168 902 311 zł (plan na 1 stycznia 2015 r.) związane jest przede wszystkim z zakończeniem perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007-2013 oraz z przedłużającym się rozpoczęciem nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Inwestycje realizowane w ramach poprzedniej perspektywy wciąż generują dochody, natomiast ze względu na tworzące się dokumenty programowe nowej perspektywy oraz fakt, iż pierwsze nabory wniosków planowane są dopiero w przyszłym roku nie ma aktualnie możliwości planowania dochodów z dużą pewnością ich pozyskania w roku 2015. Dochody zaplanowane w roku 2015 dotyczą jedynie inwestycji realizowanych, zrealizowanych, które oczekują na refundacje po zakończeniu planowych kontroli ze strony Instytucji Zarządzających oraz zadań planowanych do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, zgodnie z projektem Strategii ZIT.

Dopłaty do transportu zbiorowego występują we wszystkich gminach, które organizują taki transport, a wynika to z faktu, że wpływy ze sprzedaży biletów nie pokrywają wydatków na zakup usług przewozowych oraz usług wspomagających takich jak dystrybucja i sprzedaż biletów, kontrola biletów i windykacja czy też utrzymanie przystanków komunikacji zbiorowej.

W zawartej w roku 2006 umowie pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA w Krakowie (w oparciu o ponoszone przez MPK SA koszty) zostały określone stawki jednostkowe pociągokilometra i wozokilometra oraz zasady corocznej waloryzacji wynagrodzenia dla poszczególnych cząstkowych składników cenowych stawek jednostkowych, które przedstawiają w poniższe tabele:

Dla trakeji tramwajowej

Lp.	Rodzaj kosztów	Podstawa waloryzacji wynagrodzenia
1.	Zużycie materiałów	Skumulowany wskaźnik inflacji za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja, obliczony na podstawie miesięcznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez GUS.
2.	Energia	Wskaźnik wzrostu kosztów energii obliczany w oparciu o zestawienie faktur za energię z podstacji trakcyjnych za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w stosunku do poprzedniego identycznego okresu, z rozbiciem na poszczególne podstacje.

3.	Koszty osobowe	Wskaźnik wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w stosunku do poprzedniego identycznego okresu, obliczany na podstawie miesięcznych wartości publikowanych przez GUS.
4.	Amortyzacja	Zmiany w pozycji amortyzacja (wielkość amortyzacji wykonanej od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w trakcji tramwajowej dzielona przez wielkość wykonanej pracy przewozowej trakcji tramwajowej w tym okresie).
5.	Pozostałe koszty (podatki i opłaty, usługi remontowe, pozostałe koszty materialne i niematerialne, koszty obsługi ruchu)	Skumulowany wskaźnik inflacji za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja, obliczony na podstawie miesięcznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez GUS.
6.	Koszty finansowe związane z obsługą zobowiązań zaciągniętych przez Spółkę w związku z realizacją projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap II” poniesione na pokrycie udziału własnego Gminy Miejskiej Kraków dla zadań realizowanych w Projekcie na rzecz Gminy Miejskiej Kraków (tj. zadania K1 „Budowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Grzegórzeckie - Most Kotlarski - ul. Lipska wraz z budową ulicy Kuklińskiego” oraz zadania K2 „Przebudowa Torowiska na odcinku ul. Długa - Kamienna z węzłem Basztowa - Długa do pętli Dworzec Towarowy).	Aktualizacja jest dokonywana w oparciu o faktyczne koszty finansowe związane z obsługą zobowiązań zaciągniętych przez Spółkę w związku z realizacją Projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap II”, zgodnie z zapisami zawartymi w Aneksie nr 16 z dnia 25 maja 2011 roku do Umowy na świadczenie usług z dnia 21 lipca 2006 roku.

Dla trakcji autobusowej

Lp.	Rodzaj kosztów	Podstawa waloryzacji wynagrodzenia
1.	Zużycie materiałów	Skumulowany wskaźnik inflacji za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja, obliczony na podstawie miesięcznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez GUS.
2.	Energia (paliwo)	Wskaźnik wzrostu średniej ceny oleju napędowego (za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w stosunku do poprzedniego identycznego okresu) obliczony w oparciu o średnie miesięczne ceny paliw płynnych według raportu uznanej krajowej instytucji (obecnie Polska Izba Paliw Płynnych) monitorującej rynek paliw.
3.	Koszty osobowe	Wskaźnik wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w stosunku

		do poprzedniego identycznego okresu, obliczany na podstawie miesięcznych wartości publikowanych przez GUS.
4.	Amortyzacja	Zmiany w pozycji amortyzacja (wielkość amortyzacji wykonanej od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja w trakcji autobusowej dzielona przez wielkość wykonanej pracy przewozowej trakcji autobusowej w tym okresie, z tym że 80% kwoty amortyzacji dzielone jest przez wielkość wykonanej pracy przewozowej na liniach miejskich, natomiast 20% tej kwoty dzielone jest przez wielkość wykonanej pracy przewozowej na liniach aglomeracyjnych).
5.	Pozostałe koszty (podatki i opłaty, usługi remontowe, pozostałe koszty materialne i niematerialne, koszty obsługi ruchu)	Skumulowany wskaźnik inflacji za okres od września roku poprzedzającego do sierpnia roku, w którym przeprowadzana jest waloryzacja, obliczony na podstawie miesięcznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanych przez GUS.

Zgodnie z powyższymi zasadami corocznie zostają określone stawki jednostkowe, co ma bezpośrednie przełożenie na koszt zakupu usług przewozowych przez Gminę Miejską Kraków. Należy zatem uznać, że dopłaty są niezbędne dla realizacji przez gminę zadania własnego, jakim jest organizowanie publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie są w pełni uzasadnione społecznie i nie są wynikiem uznaniowości lecz elementem rekompensaty poniesionych przez Operatora uzasadnionych kosztów. Wysokość tych dopłat jest bezpośrednio uzależniona od wysokości dochodów ze sprzedaży biletów, a zatem głównie cen biletów. Im niższe dochody ze sprzedaży biletów tym większe dopłaty. Zmniejszenie wysokości dopłat musiałoby się w tej sytuacji wiązać ze wzrostem cen biletów, co nie jest społecznie uzasadnione.

Stawki przewozowe wzrastają głównie z uwagi na wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia, kosztów amortyzacji związanych z wprowadzaniem do eksploatacji nowego taboru tramwajowego i autobusowego. W ślad za tym nie wzrastają proporcjonalnie ceny biletów na przejazdy środkami komunikacji miejskiej. Nie bez znaczenia na wzrost dopłaty do transportu zbiorowego jest też poprawa oferty przewozowej w trakcji tramwajowej o około 1 500 000 pociągokilometrów w stosunku do roku 2009. Kształtowanie się stawek przewozowych i wysokości ich poszczególnych składników cenowych przedstawiam w załączniku.

z up. PREZYDENTA MIASTA

 Elżbieta Koterba
 Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik
2. Wydział Budżetu Miasta
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
4. Biuro Funduszy Europejskich
5. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa

Komunikacja autobusowa - waloryzacja składników kosztowych stawki jednostkowej 1 wozokilometra

