



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1387.2016

Kraków,

29 MAR 2016

Pan
Józef Jalocha
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie budowy Trasy Łagiewnickiej, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 2 marca 2016 r., uprzejmie informuję.

Ad 1 i 2.

Planowane koszty realizacji przedmiotowej inwestycji według programu funkcjonalno-użytkowego: Budowa Trasy Łagiewnickiej (węzeł „Ruczaj” - węzeł „Łagiewniki”) wraz z linią tramwajową:

- całkowity koszt inwestycji: 977,9 mln zł brutto;
- koszty związane z realizacją linii tramwajowych: 190,7 mln zł brutto;
- koszty trasy bez linii tramwajowych: 787,2 mln zł brutto.

Ad 3.

Koszty realizacji zadania w 2016 r., określono na kwotę 1,7 mln zł.

Ad 4.

Na potrzeby dokumentu „Analiza prawno-finansowa możliwych wariantów realizacji projektu „Trasa Łagiewnicka” przyjęto następujące parametry oprocentowania kredytu:

- WIBOR 1M: 2,20 %;
- marża banku wynosząca dla wariantu ze spółką na poziomie 2,4 %;
- łącznie powyższe dają koszt zaangażowanego kapitału obcego (kredytów bankowych) na poziomie 4,60 %.

Ostateczna kwoty obsługi kredytów zależą od rozstrzygnięcia postępowania na roboty budowlane (od czego będzie zależała wysokość zaciągniętych kredytów) oraz umów finansowych (parametry finansowe).

Ad 5.

W przedmiotowym zakresie została sporządzona opinia doradcy podatkowego Wiesława Sztaby.

Ad 6.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 2 uchwały nr XXXVII/625/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 lutego 2016 r. utrzymanie wybudowanej infrastruktury projektowanej Trasy Łagiewnickiej

w odpowiednim stanie technicznym, obejmującym również jej odtworzenie, powierzono Spółce SPV w okresie do dnia 31 grudnia 2042 r.

Ad 7.

Koncepcja powołania spółki celowej Gminy Miejskiej Kraków na potrzeby realizacji projektu budowy Trasy Łagiewnickiej wypracowana została na bazie poszukiwania modelu, który zapewniłby:

- a) możliwość realizacji inwestycji w krótszej perspektywie czasowej niż pierwotnie zakładana w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej,
- b) zmniejszenie nakładów finansowych ze strony Gminy Miejskiej Kraków, poprzez maksymalizację wykorzystania dofinansowania ze środków europejskich,
- c) zoptymalizowanie harmonogramu wydatków Gminy Miejskiej Kraków związanych z realizacją inwestycji,
- d) możliwość uzyskania finansowania uzupełniającego (wkładu własnego) na korzystnych warunkach.

Umożliwienie szybszej realizacji inwestycji niż wskazana w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej wynika z proponowanego przedmiotową uchwałą powierzenia spółce celowej zadania organizacji finansowania projektu budowy Trasy Łagiewnickiej. Środki na realizację procesu budowlanego uzyskane zostaną w oparciu o dofinansowanie ze środków unijnych (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020), finansowanie bankowe oraz finansowanie ze środków Polskich Inwestycji Rozwojowych S.A. Na potrzeby wykorzystania wskazanej struktury finansowej przewidziane jest zawarcie porozumienia pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Polskimi Inwestycjami Rozwojowymi S.A.

W ramach projektowanych zasad współpracy z Polskimi Inwestycjami Rozwojowymi S.A. przewidziano elastyczny harmonogram finansowania nakładów inwestycyjnych oraz kosztów finansowych spółki celowej, zapewniający kompleksowy montaż finansowy, umożliwiający stabilną realizację projektu inwestycyjnego.

Koncepcja powierzenia zadania spółce celowej była przedmiotem konsultacji międzywydziałowych Urzędu Miasta Krakowa wraz z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie. Pozyskano od profesjonalnego podmiotu doradztwa gospodarczego „Analizę prawno-finansową możliwych wariantów realizacji zadania inwestycyjnego pn. Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową”. Podstawowa korzyść wynikająca z wykorzystania modelu realizacji inwestycji za pomocą spółki prawa handlowego, tj. przyspieszenie realizacji inwestycji, pociąga za sobą wymierne korzyści:

- społeczne, wynikające m.in. z usprawnienia komunikacji w Krakowie, przekładającego się m.in. na oszczędności z tytułu skrócenia czasu przejazdów samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów, zmniejszenia kosztów eksploatacji samochodów, zmniejszenia kosztów wynikających z emisji toksycznych spalin; ograniczenie ilości wypadków drogowych;
- oraz gospodarcze, w tym: wzrost przychodów podmiotów realizujących inwestycję oraz podmiotów świadczących usługi na etapie jej eksploatacji, przekładającego się zarówno na ich wyniki finansowe, jak i na korzyści podatkowe GPK, zmniejszenia kosztów bezrobocia w związku z zapewnieniem dodatkowych miejsc pracy w ramach realizowanych inwestycji, wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Gminy Miejskiej Kraków, wystąpienie efektów mnożnikowych.

Zastosowanie na cele realizacji projektu formy spółki celowej stanowi dopuszczony przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 z późn. zm.) wybór sposobu prowadzenia gospodarki komunalnej, tj. realizacji zadań własnych Gminy. Z uwagi na charakter planowanej inwestycji (poziom szacowanych nakładów finansowych, skomplikowaną charakterystykę techniczną), jej realizacja za pośrednictwem podmiotu celowego, dedykowanego w całości organizacji procesu inwestycyjnego oraz utrzymaniowego, stanowi uzasadnioną formę organizacyjną, przyczyniającą się również do zapewnienia wysokiego standardu realizacji zadań (co stanowi m.in. pochodną uwarunkowania, iż spółka celowa będzie związana z Gminą Miejską Kraków stosowną umową wykonawczą, precyzującą standardy jakościowe w zakresie stanu utrzymania Trasy Łagiewnickiej oraz odpowiedzialność spółki za brak ich dotrzymania). Forma ta jest również preferowana na potrzeby pozyskiwania finansowania zewnętrznego, zapewnia bowiem przejrzystość relacji finansowych w obrębie podmiotu realizującego jednorodną działalność.

Spółce celowej przysługiwać będzie status tzw. podmiotu wewnętrznego Gminy Miejskiej Kraków, umożliwiający wykorzystanie w stosunku do niej metody bezprzetargowego powierzenia zadań własnych. Metoda ta, wypracowana w ramach orzecznictwa krajowego oraz europejskiego, oparta jest na założeniu, iż formalnie odrębny od jednostki samorządu terytorialnego podmiot prawny (tj. samorządowa osoba prawna) może zostać wyznaczony do realizacji zadań własnych z pominięciem procedur przetargowych, jeżeli spełnione zostaną następujące wymagania:

1. jednostka samorządu terytorialnego ma w stosunku do tego podmiotu uprawnienia podobne do uprawnień przysługujących mu wobec jego własnych wydziałów,
2. kluczowa część działalności podmiotu polega na realizacji powierzonych zadań własnych.

W odniesieniu do spółki celowej wymagania te będą spełnione, a to w związku z zapewnieniem w ramach aktu założycielskiego stosownych uprawnień kontrolnych przysługujących Gminie Miejskiej Kraków, jak również w związku z faktem, iż do przedmiotu działalności spółki zaliczone zostaną wyłącznie działania związane z budową oraz utrzymaniem Trasy Łagiewnickiej.

Spółka będzie podmiotem realizującym zadania użyteczności publicznej. Środki udzielane spółce w związku z nakładami inwestycyjnymi na budowę oraz utrzymanie infrastruktury drogowej nie będą stanowiły pomocy publicznej, ponieważ spółka nie będzie samodzielnie wykonywać robót budowlanych ani utrzymaniowych, a tym samym nie będzie przedsiębiorcą w rozumieniu unijnego prawa konkurencji.

W listopadzie 2015 r. przekazałem Przewodniczącym: Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej RP, Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości oraz Klubu Radnych Przyjazny Kraków pakiet informacyjny, który zawierał niżej wymienione dokumenty w sprawie utworzenia przez Gminę Miejską Kraków jednoosobowej spółki Trasa Łagiewnicka:

1. Uzasadnienie powołania spółki SPV Trasa Łagiewnicka.
2. „Analiza prawno-finansowa możliwych wariantów realizacji zadania inwestycyjnego pn. Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową” (wraz z załącznikiem stanowiącym uwagi członków zespołu uzgodnione z Polinvestem).
3. Program funkcjonalno-użytkowy.
4. Plan rzeczowo-finansowy.

5. Projekt uchwały RMK w sprawie utworzenia przez GMK jednoosobowej spółki Trasa Łagiewnicka Sp. z o.o.
6. Dokument pn. „Mandate Letter” pomiędzy PIR a GMK.
7. Projekt umowy wykonawczej pomiędzy GMK a powołaną spółką SPV.
8. „Analiza rynkowych kosztów działalności spółki celowej utworzonej na potrzeby realizacji projektu pn. Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową”.
9. Opinia prezesa Regionalnej Izby Obrachunkowej dot. zaliczenia płatności dla SPV (min. Dokapitalizowania oraz opłaty za zarządzenie ujętych w zapisach projektu uchwały RMK) do „R” z art. 243.
10. Stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dot. pomocy publicznej.
11. Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w sprawie katalogu dozwolonych typów beneficjentów POIiŚ.
12. Stanowisko Kancelarii Doradcy Podatkowego w sprawie ochrony prawnej interpretacji prawa podatkowego uzyskanej przez GMK przed utworzeniem spółki SPV.

Zgodnie z zapisami ustawy o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 885 ze zm.), kwota długu nie stanowi obecnie ustawowego limitu. Natomiast możliwość korzystania z instrumentów dłużnych określa art. 242 i relacja art. 243 uofp. W pewnym uproszczeniu można stwierdzić, iż im wyższe dochody bieżące, a niższe wydatki bieżące, tym większe możliwości korzystania przez Miasto z instrumentów dłużnych. Miasto Kraków, w ostatnich latach obniżało swoje zadłużenie, również obniżał się wskaźnik zadłużenia (zadłużenie/dochody), o czym świadczą dane w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2012 (wykon.)	2013 (wykon.)	2014 (wykon.)	2015 (wykon. wg Rb)	2016 (plan)
Skumulowane zadłużenie na koniec roku (mln PLN)	2 046,0	1 976,3	1 978,7	2 012,8	2 218,4
Wskaźnik zadłużenia	59,4%	52,9%	48,9%	48,7%	51,2%
z odliczeniami	56,2%	49,3%	-	-	-

Kraków w kolejnych latach będzie korzystał z nowo zaciąganego długu, co zapisane jest w aktualnie obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej (załącznik nr 1 poz. 3 Przychody budżetu).

Środki finansowe na realizację zadania pn.: Trasa Łagiewnicka, planowane były od kilku lat zarówno w budżetach Miasta, jak i w WPF. Realizacja tego zadania poprzez spółkę celową specjalnego przeznaczenia (in house) pozwala na uzyskanie efektu już w 2022 r., czyli znacznie szybciej niż wcześniej zakładano. Jednak zwracam uwagę, że spółka inwestycję tą będzie realizowała z długu, który zaciągnie, a Miasto będzie ten dług spłacało przekazując kwoty w formie dokapitalizowania, określone w aktualnie obowiązującej WPF. Dlatego też w trakcie prac przygotowawczych nad nowym montażem finansowym realizacji projektu pn.: „Trasa Łagiewnicka” i trybem jego realizacji, w tym poprzez powołanie spółki celowej, specjalnego przeznaczenia (in house), analizowana była również kwestia wpływu skutków

„ j t e

takiej konstrukcji na budżet Miasta Krakowa. Zostało wystosowane zapytanie prawne: „Czy kwoty wkładu pieniężnego, które Gmina Miejska Kraków będzie przekazywać spółce celowej „Trasa Łagiewnicka” i które będą ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa, powinny być uwzględniane w realizacji art. 243 uofp. przy wyliczaniu indywidualnego wskaźnika zadłużenia GMK.” Pytanie to było podstawą do wystąpienia przez Prezydenta Miasta Krakowa do Regionalnej Izby Obrachunkowej w Krakowie, organu nadzoru finansowego nad jednostkami samorządu terytorialnego, ze stosownym zapytaniem (pismo z dnia 2 października 2015 r.). Zgodnie z opinią RIO w Krakowie z dnia 2 listopada 2015 r. cyt. „(...)przedstawiony sposób finansowania realizacji zadań własnych Miasta za pośrednictwem powołanej do tego celu spółki, obejmującej dokapitalizowanie własnej spółki (100% udziałów będzie należeć do Miasta), nie wchodzi w zakres zobowiązań, które winny być uwzględniane przy obliczaniu wartości „R” w ramach ustalania realizacji dopuszczalnego poziomu zadłużenia Miasta”.

Resumując, nie można twierdzić, iż jedynym powodem powołania Spółki SPV jest brak możliwości dalszego zadłużania Gminy Kraków.

Ad 8.

Kwota podana w § 3 ust. 1 uchwały nr XXXVII/625/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 lutego 2016 r. stanowi, jak wskazano w uzasadnieniu, rekompensatę ściśle powiązaną ze spłatą zobowiązań związanych z realizacją inwestycji zweryfikowaną na podstawie udokumentowanych wysokości. W szacunku dokonany na potrzeby uchwały Rady Miasta Krakowa przyjęto kredyt bankowy uzupełniony finansowaniem przez Polskie Inwestycje Rozwojowe.

W związku z powyższym w skład ww. kwoty wchodzi: spłaty rat kapitałowych, szacowane odsetki, premia subordynaryjna PIR oraz koszt remontów (nakłady odtworzeniowe). Należy tu zaznaczyć, że ostateczne kwoty dokapitalizowania zostaną ustalone pomiędzy Gminą Miejską Kraków i Spółką na podstawie rozstrzygnięcia postępowania na roboty budowlane oraz umów finansowych. Końcowy plan dokapitalizowania zostanie przedłożony Radzie Miasta Krakowa w postaci projektu zmiany ww. uchwały oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Tadeusz Trzmieł
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Wydział Skarbu Miasta
4. Biuro Skarbnika
5. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa