

UCHWAŁA NR 7/2020
ZARZĄDU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

z dnia 15 stycznia 2020 r.

w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Zasady postępowania przy wyliczaniu zmiennej części składki rocznej dla gmin Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz dotacji dla gmin nienależących do GZM”

Na podstawie art. 33 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 730) oraz § 38 Statutu związku metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”, stanowiącego załącznik do uchwały nr V/1/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia Statutu związku metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” (Dz. Urz. Woj. Śląskiego 2018 r. poz. 1207)

uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się dokument pn. „Zasady postępowania przy wyliczaniu zmiennej części składki rocznej dla gmin Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz dotacji dla gmin nienależących do GZM”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii

Kazimierz Karolczak

Zasady postępowania przy wyliczaniu zmiennej części składki rocznej dla gmin Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz dotacji dla gmin nienależących do GZM

I. Ogólne zasady ustalania wysokości zmiennej części składki rocznej gmin GZM

- 1) Zmienna część składki rocznej związana z planowaniem oraz realizacją przewozów pasażerskich wyliczana jest w oparciu o dochodowość linii rozumianą jako wynik finansowy linii stanowiący różnicę pomiędzy kosztami linii i jej dochodami.
- 2) Źródłem informacji o liczbie przejazdów na wszystkich liniach komunikacyjnych i wyliczanych na ich podstawie wskaźnikami napełnienia linii tj. liczby pasażerów (przejazdów) na 1 wozokilometr (lub pociągokilometr) dla poszczególnych typów dni, są dane gromadzone w oparciu o:
 - a) bezpośrednie pomiary potoków pasażerskich (badania napełnień),
 - b) bramki liczące zainstalowane w pojazdach komunikacji miejskiej,
 - c) system centralny Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), w przypadku funkcjonowania taryfy wymagającej rejestracji przejazdów,
 - d) inne systemy rejestrujące liczbę przejazdów.

W przypadku linii, które są przewidziane do uruchomienia, wskaźniki napełnień dla poszczególnych typów dni (tj. dni roboczych, sobót oraz niedziel i świąt) wylicza się jako średnią wartość z pozostałych linii, osobno dla trakcji autobusowej i trolejbusowej oraz dla trakcji tramwajowej i dla danego typu linii (np. linie nocne, specjalne itp.). Dotyczy to również sytuacji, gdy z różnych przyczyn nie zostały zarejestrowane niezbędne dane do wyliczenia takiego wskaźnika dla danej linii.

W przypadku linii, dla których w planowanym rozkładzie jazdy zmianie ulegną dni kursowania lub nie zarejestrowano danych dla wszystkich typów dni, brakujący wskaźnik napełnień wylicza się na podstawie danych zarejestrowanych i proporcji średnich wskaźników z pozostałych linii (z rozróżnieniem linii autobusowych, trolejbusowych, tramwajowych, nocnych, specjalnych itp.) dla różnych typów dni.

W przypadku korzystania z danych ŚKUP lub innych systemów ciągłej rejestracji napień, w których nie wszystkie przejazdy są rejestrowane, koryguje się je współczynnikiem proporcjonalności wyliczonym w oparciu o metodę opracowaną przez prof. UE dr hab. inż. Wojciecha Gamrota z Katedry Statystyki, Ekonometrii i Matematyki Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Do wyliczenia tego współczynnika wykorzystuje się dane z badań napień przeprowadzonych na wybranych liniach komunikacyjnych, dane z bramek liczących zainstalowanych w autobusach oraz dane rejestrowane w systemie ŚKUP lub za pomocą innych systemów rejestrujących.

- 3) W przypadku ciągłej rejestracji danych o liczbie przejazdów dla wielkości planowanych, do wyliczeń przyjmuje się dane o liczbie przejazdów zarejestrowanych w roku poprzedzającym rok, w którym plan jest sporządzany, natomiast do rozliczenia wielkości zmiennej części składki rocznej przyjmuje się dane zarejestrowane w całym roku podlegającym rozliczeniu. W przypadku braku aktualnych danych do wyliczeń przyjmuje się dane z systemu ŚKUP za rok 2017 skorygowane współczynnikiem proporcjonalności wyliczonym w oparciu o metodę opracowaną przez prof. UE dr hab. inż. Wojciecha Gamrota (współczynnikiem wyliczonym dla 2017 roku).
- 4) W przypadku okresowej rejestracji danych o liczbie przejazdów dla wielkości planowanych przyjmuje się najnowsze będące w posiadaniu ZTM dane, natomiast w przypadku rozliczenia wielkości zmiennej części składki rocznej dane o liczbie przejazdów które uzyskano w rozliczonym roku lub, w przypadku ich braku, w latach wcześniejszych.
- 5) Źródłem danych o kosztach wszystkich linii jest planowana i wykonana praca eksploatacyjna, planowane i rzeczywiste stawki za usługi komunikacyjne wynikające z umów zawartych z operatorami oraz koszty dodatkowe wynikające z umów przewozowych.
- 6) Źródłem informacji o planowanych i zrealizowanych dochodach ze sprzedaży biletów, pozostałych dochodach, pozostałych wydatkach i innych danych finansowych są dane zawarte w prognozie dochodów, kosztów i wydatków ZTM oraz dane zawarte w sprawozdaniach z wykonania planu finansowego ZTM, uzupełnione o dane dotyczące kosztów i wydatków planowanych i zrealizowanych na rzecz ZTM przez Urząd Metropolitalny.
- 7) Wielkość zmiennej części składki rocznej gmin wyliczana jest jako suma planowanych bądź zrealizowanych wyników finansowych wszystkich linii w częściach przypisanych do

poszczególnych gmin. Z tak wyliczonej zmiennej części składki rocznej wydzielana jest część majątkowa, która stanowi równowartość ujętych w planie finansowym lub w wykonaniu planu finansowego wydatków majątkowych. Część majątkowa zmiennej części składki rocznej rozdzielana jest na gminy wg udziału pracy eksploatacyjnej wykonanej w danej gminie w łącznej pracy eksploatacyjnej wykonanej w gminach GZM.

- 8) Wyliczenie składki zmiennej (planowanej i wynikającej z rozliczenia) dla wszystkich gmin GZM odbywa się bez wydatków planowanych/poniesionych na administrowanie wiatami przystankowymi (w tym budowę, przebudowę i remont) oraz bez dochodów planowanych/uzyskanych z tego tytułu. Z danych finansowych służących wyliczeniu planowanej wielkości składki rocznej gmin GZM oraz jej rozliczeniu wyodrębniane są wydatki na administrowanie wiatami przystankowymi (w tym budowę, przebudowę i remont) oraz o dochody uzyskiwane z tego tytułu. Wydatki oraz dochody z tego tytułu zostaną przyporządkowane bezpośrednio do poszczególnych gmin, na terenie których posadowione są wiaty i powiększą lub pomniejszą wyliczoną wielkość składki (planowanej i rozliczonej) rocznej gmin GZM.
- 9) Wielkość zmiennej części składki rocznej wyliczana jest dla gmin należących do GZM, natomiast pozostałe gminy oraz podmioty, dla których świadczone są usługi przewozowe lub realizowane są zadania organizacji przewozów, płacą za te usługi w oparciu o zawarte umowy lub porozumienia.
- 10) Całkowita wielkość zmiennej części składki rocznej dla gminy GZM obliczana jest jako suma wyników finansowych poszczególnych linii w części przypisanych do tej gminy.
- 11) Całkowita wielkość zmiennej części składki rocznej gmin GZM jest sumą składek poszczególnych gmin.

II. Sposób wyliczenia zmiennej części składki rocznej gmin GZM do poszczególnych linii komunikacyjnych

1) Metoda wyliczenia planowanej wielkości zmiennej części składki rocznej gmin GZM:

- Wynik finansowy linii liczony jest w oparciu o przewidywane dochody, koszty i wydatki ZTM w kwotach netto oraz o dane zebrane z pomiarów napełnień. Wynik finansowy linii obsługujących gminy GZM jest różnicą pomiędzy planowanymi kosztami obsługi linii (w obszarze gmin GZM) a planowanymi dochodami linii (w obszarze gmin GZM) skorygowaną o koszt organizacji oraz o kwotę dofinansowania

przez GZM zadań integracyjno – rozwojowych zaakceptowaną przez Zarząd GZM.

Planowana wielkość zmiennej części składki rocznej gmin GZM, jest sumą wyników finansowych wszystkich linii.

- Planowany koszt obsługi danej linii liczony jest jako iloczyn planowanej pracy eksploatacyjnej (na obszarze gmin GZM) oraz planowanej stawki za wzk/m/pociągokilometr, która jest waloryzowana w zależności od zapisów zawartych w umowie, powiększony o ewentualne koszty dodatkowe wynikające z umów przewozowych (wg stanu na dzień 1 lutego roku poprzedzającego rok, którego dotyczy wyliczenie poziomu składki zmiennej).
- Planowane dochody danej linii liczone są jako iloczyn liczby przejazdów daną linią i planowanego średniego dochodu wyliczonego z jednego przejazdu. Planowany średni dochód z jednego przejazdu liczony jest jako iloraz planowanych dochodów ze sprzedaży biletów (bez dochodów uzyskiwanych z linii „lotniskowych” i linii na których nie są pobierane opłaty za przejazd) i liczby przejazdów (bez przejazdów na liniach „lotniskowych” i przejazdów na liniach na których nie są pobierane opłaty za przejazd). Planowany dochód ze sprzedaży biletów w gminie na danej linii wyliczony jest jako iloczyn: średniego wskaźnika napełnień (średni wskaźnik napełnień na danej linii wyliczany jest jako iloraz sumy pasażerów przewiezionych w danym rodzaju dnia dla wszystkich wozów danej linii i sumy wozokilometrów wykonanych przez wszystkie pojazdy obsługujące tą linię w danym rodzaju dnia), na danej linii, planowanej liczby wzk/m na terenie danej gminy i średniego planowanego dochodu z jednego przejazdu.
- Planowany koszt organizacji liczony jest jako różnica pomiędzy planowanymi pozostałymi wydatkami a planowanymi pozostałymi dochodami. Pozostałe planowane dochody liczone są jako różnica pomiędzy planowanymi przez ZTM dochodami ogółem i planowanymi dochodami ze sprzedaży biletów na terenie: gmin GZM, gmin nienależących do GZM oraz linii „lotniskowych”. Pozostałe wydatki liczone są jako różnica pomiędzy planowanymi pozostałymi wydatkami, zaakceptowanymi przez Zarząd GZM jako finansowane ze składki zmiennej i planowanymi kosztami obsługi linii w gminach GZM. Koszt organizacji może być skorygowany o kwotę dofinansowania zadań integracyjno – rozwojowych. Tak wyliczone ogólne planowane koszty organizacji rozdzielane są na linie wg udziału planowanej pracy eksploatacyjnej linii, w planowanej łącznej pracy eksploatacyjnej w gminach GZM.

2) Metoda wyliczenia faktycznej wielkości zmiennej części składki rocznej gmin GZM (rozliczenie):

- Wynik finansowy wszystkich linii liczony jest w oparciu o dane ujęte w sprawozdaniu z wykonania planu finansowego ZTM oraz o dane zebrane z pomiarów napełnień. Wynik finansowy linii obsługujących gminy GZM jest różnicą pomiędzy poniesionymi kosztami obsługi linii (w obszarze gmin GZM) a uzyskanymi dochodami linii (w obszarze gmin GZM) skorygowaną o różnicę pomiędzy pozostałymi wydatkami a pozostałymi dochodami, które wynikają z zadań zaakceptowanych przez Zarząd GZM jako finansowane zmienną częścią składki rocznej, wynik ten może zostać skorygowany o kwotę dofinansowania zadań integracyjno – rozwojowych.

Rzeczywista wielkość zmiennej części składki rocznej gmin GZM, jest sumą wyników finansowych wszystkich linii.

- Koszt obsługi danej linii liczony jest jako iloczyn wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz stawki za wzkm, powiększony o ewentualne koszty dodatkowe wynikające z umów przewozowych. Koszt obsługi danej linii wynika z zawartej umowy pomiędzy GZM a operatorem obsługującym daną linię.
- Dochód danej linii liczony jest jako iloczyn liczby przejazdów linią i średniego dochodu uzyskanego z jednego przejazdu. Średni dochód z jednego przejazdu liczony jest jako iloraz dochodów uzyskanych ze sprzedaży biletów przez ZTM (ogółem) bez przejazdów na liniach „lotniskowych” i przejazdów na liniach na których nie są pobierane opłaty za przejazd i liczby przejazdów (ogółem) z wyłączeniem przejazdów liniami bezpłatnymi i liniami lotniskowymi. Dochód ze sprzedaży biletów w gminie na danej linii wyliczony jest jako iloczyn: średniego wskaźnika napełnień na danej linii (średni wskaźnik napełnień na danej linii wyliczany jest jako iloraz sumy pasażerów przewiezionych w danym rodzaju dnia dla wszystkich wozów danej linii i sumy wozokilometrów wykonanych przez wszystkie pojazdy obsługujące tą linię w danym rodzaju dnia), wykonanej liczby wzkm na terenie danej gminy i średniego dochodu z jednego przejazdu. Ponadto do dochodów ze sprzedaży biletów dodaje się niedobór dochodów wynikający z zapewnienia komunikacji w zakresie bezpłatnych przewozów dzieci i młodzieży, mającej miejsce zamieszkania na terenie gmin wchodzących w skład GZM w wieku od 7 do 16 roku życia, posiadających aktywną kartę ŚKUP z zakodowaną ulgą 100% oraz niedobór dochodów związany z upustem w cenach biletów wspólnych z koleją.
- Koszt organizacji jest wyliczony jako różnica pomiędzy poniesionymi wydatkami na

zadania finansowane składką zmienną (bez kwoty przejętych i uregulowanych przez ZTM przeterminowanych zobowiązań MZKP Tarnowskie Góry wobec przewoźników oraz przesuniętych na rok 2019 zobowiązań KZK GOP wobec Spółki Tramwaje Śląskie S.A., rozliczanych za 2019 rok wg zasad ustalonych poniżej) pomniejszonymi o koszty obsługi linii z obszaru gmin GZM, a uzyskanymi przez ZTM dochodami (ogółem) pomniejszonymi o dochody ze sprzedaży biletów z gmin GZM, gmin nienależących do GZM oraz linii „lotniskowych”. Koszt organizacji może być skorygowany o koszty zadań o charakterze integracyjno – rozwojowym oraz ewentualne rozliczenia z Urzędem Skarbowym z tytułu podatku VAT przekazane przez Departament Finansowy Urzędu Metropolitalnego. Tak wyliczony ogólny koszt organizacji rozdzielany jest na linie wg udziału pracy eksploatacyjnej wykonanej na linii w łącznej pracy eksploatacyjnej wykonanej w gminach GZM.

Dodatkowo koszty organizacji za rok 2019 wobec gmin członkowskich MZKP Tarnowskie Góry i KZK GOP powiększa się o kwotę przejętych i uregulowanych przez ZTM odpowiednio przeterminowanych zobowiązań MZKP Tarnowskie Góry wobec przewoźników oraz o kwotę przesuniętych zobowiązań KZK GOP wobec Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

- 3) Wielkość przeterminowanych zobowiązań MZKP Tarnowskie Góry rozdzielana jest na poszczególne gminy wg udziału pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2018 roku na terenie danej gminy w łącznej pracy eksploatacyjnej wykonanej w gminach dawnego MZKP Tarnowskie Góry w 2018 roku.

Wielkość przesuniętych zobowiązań KZK GOP rozdzielana jest na gminy wg udziału pracy eksploatacyjnej komunikacji tramwajowej wykonanej w 2018 roku na terenie danej gminy w łącznej pracy eksploatacyjnej komunikacji tramwajowej wykonanej w 2018 roku w gminach KZK GOP na terenie których funkcjonuje komunikacja tramwajowa.

- III. W przypadku gmin nienależących do GZM wyliczenie planowanej dotacji dokonywane jest analogicznie jak w przypadku wyliczeń planowanej wielkości zmiennej części składki rocznej gmin GZM w zakresie dochodów ze sprzedaży biletów oraz kosztów obsługi linii. W przypadku kosztów organizacji dla gmin nienależących do GZM uwzględnia się dofinansowanie do zadań integracyjno – rozwojowych w zakresie i kwocie zaakceptowanej przez Zarząd GZM. Rozliczenie dotacji gmin nienależących do GZM odbywa się zgodnie z zapisami umów i porozumień. W przypadku gdy umowa (porozumienie) przewiduje sposób

rozliczenia dotacji analogiczny jak dla wyliczenia zmiennej części składki rocznej, a termin rozliczenia następuje przed terminem złożenia sprawozdania z wykonania planu finansowego ZTM, rzeczywistą (wykorzystaną) dotację określa się w takim stosunku do poniesionych bezpośrednich wydatków na przewozy, w jakim planowana dotacja ustalona jest do planowanych wydatków na przewozy.

Dokument podpisany bezpiecznym podpisem elektronicznym

Podpis: Signature-1421690286

Imię: Kazimierz

Nazwisko: Karolczak

Instytucja:

Miejscowość:

Województwo:

Kraj: PL

Data podpisu: 17 stycznia 2020 r.

Zakres podpisu: Cały dokument