

**Uchwała Nr ..... (projekt z dnia 26.02.2008 r.)**  
**Rady Miasta Ostrołęki**  
**z dnia .....**

**w sprawie likwidacji zakładu budżetowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacji w Ostrołęce w celu zawiązania jednoosobowej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Miasta Ostrołęki.**

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt 9 lit. h ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 6 ust 1, art. 22 i 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 1997 r. nr 9 poz. 43 z późn. zm.) oraz art . 25 ust. 1 pkt 2, ust. 3, 5 i 7 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2005 r. nr 249 poz. 2104 z późn. zm.) w związku z § 69 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 czerwca 2006 r. w sprawie gospodarki finansowej jednostek budżetowych i gospodarstw pomocniczych oraz trybu postępowania przy przekształcaniu w nową formę organizacyjno – prawną (Dz. U z 2006 r. nr 116 poz. 783) uchwała się, co następuje :

**§ 1.**

Postanawia się z dniem 1 kwietnia 2008 r. postawić w stan likwidacji zakład budżetowy pod nazwą Miejski Zakład Komunikacji w Ostrołęce w celu zawiązania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, w której wszystkie udziały obejmie Miasto Ostrołęka.

**§ 2.**

1. Składniki mienia Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrołęce przekształconego w spółkę stają się majątkiem spółki.
2. Pracownicy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrołęce przekształconego w spółkę stają się pracownikami spółki.

**§ 3.**

Na pokrycie kapitału zakładowego tworzonej Spółki Miasto wnosi ponadto wkład pieniężny w kwocie 700.000,00 zł .

**§ 4.**

Spółka powstała w wyniku przekształcenia wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki związane z działalnością Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrołęce.

**§ 5.**

Upoważnia się Prezydenta Miasta do dokonania wszelkich czynności związanych z likwidacją i przekształceniem Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego i utworzeniem spółki.

**§ 6.**

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta.

**§ 7.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## **Uzasadnienie**

### **do projektu uchwały Rady Miasta Ostrołęki z dnia 06.02.2008 r. w sprawie likwidacji zakładu budżetowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacji w Ostrołęce w celu zawiązania jednoosobowej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.**

MZK jest zakładem budżetowym realizującym publiczną komunikację autobusową na obszarze miasta Ostrołęka i na terenie gmin Olszewo-Borki, Rzekuń i Lelis. Działalność wykonywana jest w postaci świadczenia regularnych przewozów skoordynowanych w ramach rozkładu jazdy. Zakład zatrudnia (przeciętnie w etatach za 2007 rok) 89 pracowników i dysponuje 29 autobusami, z których w godzinach największego natężenia ruchu wykorzystywanych jest 25 wozów. Średniorocznie autobusy te przejeżdżają ok. 1.600 tys. km. Zakład działa w oparciu o coroczny plan rzeczowo-finansowy zatwierdzany przez Prezydenta Miasta Ostrołęka i jest dofinansowany z budżetu miasta według zatwierdzonego planu rocznego oraz w całości dotowany przy zakupach inwestycyjnych.

Jednocześnie zwrócić należy uwagę na to, że obecna forma organizacyjna MZK Ostrołęka - zakład budżetowy, uniemożliwia poszukiwanie źródeł przychodów firmy innych niż przewóz osób. MZK realizuje zadania na rzecz mieszkańców Ostrołęki, lecz działa w otoczeniu całkowicie rynkowym i można stwierdzić, że obecna forma zakładu budżetowego jest nieadekwatna do zakresu zadań i charakteru prowadzonej działalności.

Opierając się na wnioskach płynących z analiz prawnych i ekonomiczno-finansowych przeprowadzonych przez firmę doradczą Business Consulting, rekomendujących zmianę formy organizacyjno - prawnej Zakładu, poprzez przekształcenie zakładu budżetowego w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Miasta Ostrołęki stwierdzić należy, że przekształcenie takie jest korzystnym rozwiązaniem przede wszystkim ze względu na zachowanie ciągłości świadczonych usług i minimalne koszty procesu likwidacji.

Dokonanie przekształcenia zakładu budżetowego w spółkę umożliwi MZK podjęcie działań mających na celu efektywniejsze wykorzystanie posiadanego majątku poprzez sprzedaż paliw i części zamiennych, naprawy i serwis autobusów i ich zespołów, ogumienia itp. Dodatkowe źródła przychodu firmy z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej innej niż komunikacja zbiorowa poprawią wyniki i płynność finansową firmy, pozwolą na elastyczniejsze reagowanie firmy na wzrosty cen paliwa i innych czynników determinujących koszt usług.

Forma spółki z o.o. jako podmiotu stosującego jasne zasady rachunkowości i czytelny podział kompetencji odpowiada potrzebom prowadzenia i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym.

Po przekształceniu Miasto Ostrołęka nie utraci bezpośredniej kontroli nad spółką, będącą najbardziej efektywną i najtańszą formą organizacyjno-prawną. Spółka powstała w wyniku przekształcenia wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki związane z działalnością zakładu budżetowego. Oznacza to przejęcie przez powstałą w wyniku przekształcenia jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Miasta Ostrołęki całości majątku zakładu budżetowego MZK, jego pracowników, obowiązków i praw w szczególności przejęcia prawa do wykonywania komunikacji publicznej na terenie Ostrołęki bez obowiązku stosowania przez Miasto procedur wynikających z ustawy o zamówieniach publicznych. Nie bez znaczenia pozostaje możliwość pozyskiwania przez jednoosobową spółkę Miasta dotacji Unii Europejskiej w szczególności na dofinansowanie zakupu autobusów.

Gmina będzie 100%-wym udziałowcem spółki, dzięki czemu będzie mogła wpływać zarówno na poziom zaangażowania kapitałowego w spółce, jak i na wszelkie podejmowane przez nią decyzje. Miasto sprawować będzie także kontrolę nad funkcjonowaniem spółki poprzez uczestnictwo jego przedstawicieli w organach spółki.

Skutki finansowe podjęcia przedmiotowej uchwały należy rozpatrywać w trzech aspektach :

- z punktu widzenia Budżetu Miasta
- z punktu widzenia MZK
- z punktu widzenia mieszkańców.

Bezpośrednim skutkiem finansowym dla Miasta Ostrołęka będzie konieczność wyasygnowania środków na wkład pieniężny do Spółki w wysokości 700.000,00 zł na poprawę płynności finansowej. Miejski Zakład Komunikacji od chwili swojego powstania borykał się z niedoborem środków obrotowych, który wzrastał w kolejnych latach i powodował trudności płatnicze.

Minimalny wskaźnik bieżącej płynności dla firmy przewozowej wg Dyrektora MZK wynosi 1,3 . Biorąc pod uwagę wysokość zobowiązań na koniec 2007 roku ( 795.424,83 zł ) oraz należności i środków pieniężnych własnych na koniec 2007 r. ( 331.841,84 zł ) – wkład pieniężny Miasta do nowej Spółki powinien wynieść ok. 700.000,00 zł.

W dalszej perspektywie Miasto Ostrołęka podpisze z nowo utworzoną Spółką umowę na świadczenie usług przewozowych, określającą m.in zasady refundacji utraconych wpływów z tytułu stosowanych ulg i zwolnień. Spółki kapitałowe bowiem nie mogą otrzymywać dotacji . Dofinansowanie Miasta może odbywać się jedynie poprzez refundację kosztów ulg bądź dopłatę do nierentownych linii. Trudno obecnie określić, jakiego rzędu koszty to będą.

Skutki finansowe jakie poniesie Miejski Zakład Komunikacji w wyniku „przekształcenia” w spółkę z o.o. są również trudne do oszacowania. Z jednej strony spółka z uwagi na większe możliwości rozwijania różnych rodzajów działalności powinna uzyskiwać wyższe przychody, z drugiej zaś poniesie wyższe koszty z tym związane oraz koszty funkcjonowania zakładu w innej formie prawnej. Będą to m.in. :

- amortyzacja – MZK w formie spółki z o.o. zmuszony będzie do ujmowania amortyzacji jako „realnego” kosztu, który z jednej strony będzie stanowił fundusz na odtworzenie majątku z drugiej zaś będzie elementem kalkulacyjnym w cenie przewozów. Z analizy ekonomiczno-finansowej MZK wykonanej przez firmę Business Consulting Sp. z o.o. z Katowic za okres 3 ostatnich lat amortyzacja stanowiła 15,4 % całkowitych kosztów funkcjonowania MZK. Tak więc do całkowitego pokrycia kosztów niezbędnym stanie się wygenerowanie przychodów wyższych o około kilkaset tysięcy złotych rocznie.
- ponoszenie kosztów opłat z tytułu użytkowania wieczystego oraz podatku od nieruchomości,
- koszty funkcjonowania Rady Nadzorczej – można szacować na ok. 2 tys.zł miesięcznie na 1 członka Rady miesięcznie – roczne koszty wynagrodzenia 3 osobowej Rady to ok. 75 tys.zł.
- koszty badania sprawozdań finansowych przez biegłego oraz koszty ewentualnego ogłoszenia sprawozdania – ok. 10 tys. zł rocznie.

Wzrost kosztów funkcjonowania MZK w formie spółki mogą zrekompensować wpływy z nowych rodzajów działalności, może też zaistnieć potrzeba ich pokrycia poprzez wzrost cen usług przewozowych. I jest to trzeci aspekt skutków finansowych „przekształcenia” zakładu w spółkę – z punktu widzenia mieszkańców korzystających z usług komunikacji miejskiej. Koszty te również są trudne do oszacowania, gdyż ich wysokość będzie miała bezpośredni związek z działaniami przyszłego Zarządu tej Spółki.