

P R O G R A M

posiedzenia Nadzwyczajnego Zgromadzenia
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
w dniu 29 marca 2019 roku

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Stwierdzenie prawidłowości zwołania Zgromadzenia MZK i jego zdolności podejmowania Uchwał
3. Przyjęcie porządku obrad
4. Przyjęcie Protokołów z posiedzenia Zgromadzenia MZK w dniu 17.01.2019r.; 04.02.2019r.; 11.03.2019r.
5. Przedstawienie rekomendacji Zarządu MZK co do kierunku wykonywania publicznego transportu zbiorowego przez PKM sp. z o.o. w likwidacji w formie podmiotu wewnętrznego.
 1. Przyjęcie Uchwały Zgromadzenia Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w sprawie zobowiązania Zarządu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego do podjęcia działań zmierzających do uchylenia likwidacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w likwidacji oraz reorganizacji Spółki umożliwiającej uznanie jej w podmiot wewnętrzny
6. Przedstawienie bieżącej sytuacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. (w likwidacji)
 1. Przyjęcie Uchwały Zgromadzenia MZK w sprawie zmiany w budżecie MZK na rok 2019
 2. Przyjęcie Uchwały Zgromadzenia MZK w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej MZK na lata 2019 -2022
7. Omówienie rozliczenia finansowego z firmą Warbus Sp. z o.o.
8. Wolne głosy i wnioski



Protokół

z posiedzenia Nadzwyczajnego Zgromadzenia Międzygminnego Związku
Komunikacyjnego w Jastrzębiu - Zdroju
w dniu 29 marca 2019 roku

Ad. 1,2 i 3

Posiedzenie otworzył i prowadził **Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel**. Przywitał wszystkich delegatów i przybyłych gości, m.in. Posła Pana Krzysztofa Gadowskiego, Pana Stanisława Słowińskiego Likwidatora Spółki PKM Jastrzębie, pracowników PKM oraz MZK.

Przewodniczący Zgromadzenia na podstawie listy obecności (zał. nr 1) stwierdził, że na 10 gmin Członków Zgromadzenia prawidłowo reprezentowane są wszystkie gminy, w związku z czym obrady są prawomocne.

Następnie **Przewodniczący Zgromadzenia** odczytał program posiedzenia (zał. nr 2), do którego uwag nie zgłoszono. Program posiedzenia został przyjęty jednogłośnie (10 głosami „za”).

Ad. 4

Protokoły z posiedzenia Zgromadzenia z dnia 17.01.2019r., 04.02.2019r. i 11.03.2019r. zostały rozesłane do gmin – członków Związku.

Przewodniczący Zgromadzenia zapytał, czy ktoś z obecnych wnosi uwagi do treści protokołu.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zgłosiła uwagę do treści protokołu z dnia 11.03.br. do pkt. 7 dot. błędu w wyniku głosowania nad wnioskiem Przewodniczącego Zarządu (zmiana porządku obrad) - wpis w protokole został poprawiony.

Do protokołów z dnia 17.01 i 04.02 uwag nie wniesiono. Protokoły zostały poddane pod głosowanie:

- | | |
|------------------|----------------------------|
| „za” głosowało | – 10 członków Zgromadzenia |
| „przeciw” | – 0 członków Zgromadzenia |
| „wstrzymało się” | – 0 członków Zgromadzenia |

Protokoły zostały przyjęte jednogłośnie.

Ad. 5

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz przedstawił projekt uchwały w sprawie zobowiązania Zarządu MZK do podjęcia działań zmierzających do uchylenia likwidacji PKM Sp. z o.o. w likwidacji oraz reorganizacji Spółki umożliwiającej uznanie jej za podmiot wewnętrzny. Wyjaśnił, że jest to uchwała, która zafunkcjonowała na poprzednim Zgromadzeniu, ale nie uzyskała poparcia. Natomiast te działania są konieczne, aby komunikacja działała w takim zakresie, w jakim funkcjonowała wcześniej. Zarząd pracuje nad tym, umowy w tej chwili podpisane są do końca marca z przewoźnikami. Chcą zawrzeć umowy na kwiecień, już na zasadzie powierzenia. W związku z tym Zarząd rekomenduje Zgromadzeniu MZK zobowiązanie Zarządu MZK do podjęcia działań zmierzających do uchylenia likwidacji PKM Sp. z o.o. w likwidacji. Zobowiązanie Zarządu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego jako organu wykonującego uprawnienia Zgromadzenia Wspólników Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. do podjęcia działań zmierzających do uchylenia likwidacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju poprzez podjęcie uchwały o dalszym istnieniu spółki i uchyleniu uchwały z dnia 4 lutego 2019 roku w sprawie rozwiązania spółki, oraz podjęcia działań zmierzających do reorganizacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju umożliwiającej uznanie jej za podmiot wewnętrzny. Jest to konieczne ze względu na podjęcie działań dalszych, które będą również procedowane tj. zwiększenie kapitału oraz dalszego funkcjonowania komunikacji. Drugi punkt uchwały dotyczy podjęcia reorganizacji Spółki umożliwiającej uznanie jej za podmiot wewnętrzny. Sama procedura uznania podmiotu wewnętrznego to jest działanie określone przynajmniej na półtora roku licząc od dzisiaj. Ogłoszenie o uznaniu podmiotu wewnętrznego musi funkcjonować przez rok, nie można tego ogłoszenia od razu umieścić ze względu na to, że potrzebne są pewne

procedury organizacyjne w PKM, żeby w ogóle wszcząć tą procedurę uznania podmiotu wewnętrznego i zamieszczenia ogłoszenia. Zarząd spodziewa się, że to może nastąpić za kilka miesięcy, wtedy nastąpi zamieszczenie ogłoszenia i rok czasu jest potrzebny, żeby uznać go za podmiot wewnętrzny. Realnie patrząc uznanie go za podmiot wewnętrzny nastąpi z końcem 2020 roku bądź z początkiem 2021 (stanowisko Zarządu – zał. nr 3 do protokołu).

Radca Prawny Związku Pan Bartosz Ostrowski wyjaśnił, że bardziej chodzi o ogłoszenie. Procedura, żeby PKM mógł zostać uznany za podmiot wewnętrzny, to jest kwestia kilku miesięcy. Wtedy, Zgromadzenie będzie mogło podjąć uchwałę o tym, że PKM stanie się podmiotem wewnętrznym. Od tego momentu będzie można zamieścić ogłoszenie o zamiarze powierzenia bezpośrednio zamówienia wykonywania usług podmiotowi wewnętrznemu i od tego momentu musi to być co najmniej 12 miesięcy. Okres ten jest spowodowany przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z doświadczenia innych związków i gmin wynika, że jest to kwestia kilku miesięcy. Natomiast powierzenie tego zadania już podmiotowi wewnętrznemu (tworzonemu), będzie możliwe po upływie co najmniej 12 miesięcy od momentu stworzenia tego podmiotu (opinia prawna – zał. nr 4).

Ponadto zwrócił uwagę w kwestii głosowania uchwał MZK na Zgromadzeniu. W przypadku każdego głosowania musi być kwalifikowana większość tj. na 10 członków MZK, żeby podjąć uchwałę, zawsze musi być co najmniej 6 głosów oddanych „za”. Przy tej kwalifikowanej większości, którą przewiduje ustawa o samorządzie gminnym, wstrzymywanie się od głosu, w zasadzie jest głosowaniem przeciwko uchwale. Wyjaśnia, że w przypadku każdej uchwały musi być co najmniej 6 głosów „za” bez względu na ilość obecnych członków na danym Zgromadzeniu.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz dodał, że jeśli nie podejmą tych działań, to tak naprawdę od następnego poniedziałku mają powtórkę sytuacji, która wystąpiła 11 lutego i w późniejszym terminie, kiedy Warbus przestał jeździć i realizować zadania. Żeby zapewnić spokój i realizację zadań konieczne jest podjęcie takich działań.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel przypomniał, że ta uchwała była przedstawiana na poprzednim posiedzeniu jako „intencyjna”.

Radca Prawny Związku Pan Bartosz Ostrowski wyjaśnił, że ta uchwała ma umożliwić Zarządowi prace nad tym, żeby przeprowadzić działania zmierzające do reorganizacji i możliwości uznania PKM za podmiot wewnętrzny.

Członek Zarządu Pan Mirosław Szymanek (Mszana) zwrócił uwagę, że ta uchwała nie jest intencyjna, ale kierunkowa.

Radca Prawny Związku Pan Bartosz Ostrowski potwierdził, że tak. Jest to zobowiązanie do podjęcia takich działań.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel prosi o wyjaśnienie czy jest to uchwała intencyjna czy jako uchwała, która ma nastąpić.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że uchwała w sprawie likwidacji PKM była podjęta 04 lutego.

Radca Prawny Związku Pan Bartosz Ostrowski wyjaśnił, że ostatecznie utworzenie tego podmiotu może nastąpić dopiero po tych kilku miesiącach przeprowadzonej reorganizacji. Wtedy podejmą decyzję czy taki podmiot będzie utworzony. Natomiast tu jest zobowiązanie do podjęcia tych działań, które mają przygotować PKM, żeby taką funkcję pełnił.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zwróciła się z pytaniem do Zarządu, czy została przemyślana decyzja podmiotu wewnętrznego. Zapoznała się z przedstawionymi argumentami i niepokoi przede wszystkim kwota rekompensaty, czyli tego pokrycia wyniku finansowego netto. Jest to ważna informacja, jak PKM funkcjonował i nie ma co ukrywać, że nie przynosił zysku. W momencie kiedy jest strata organizator, musi ją pokrywać. Drugie pytanie – zaznajomiła się z postanowieniem o umorzeniu śledztwa, które otrzymali w ostatnim czasie. Jest osobą nową jeśli chodzi o Zgromadzenie. Przeczytała zeznania Pana Krzysztofa Baradzieja, które cytuje: „z opracowań prawników, ekonomistów wynikało, że utrzymanie podmiotu wewnętrznego spowoduje znaczny wzrost kosztów komunikacji, co przełoży się na pasażerów i dopłat gmin, będących w MZK do komunikacji”. W świetle tych faktów, czy to jest naprawdę przemyślana decyzja? Czy nie skończy to się w ten sposób, że oni jako wszystkie gminy będą spore kwoty

dopłacać do podmiotu wewnętrznego, przez pryzmat tego, że już podjęli jedną uchwałę o 600 tysięcy zł w kwocie dofinansowania.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że obecnie mówią o podmiocie wewnętrznym. W tamtym czasie, w 2013-2014 roku, sytuacja otoczenia ekonomicznego na rynku kształtowała się zupełnie inaczej. Ceny były niższe i takie funkcjonowały w przetargach. Obecnie otoczenie ekonomiczne zmieniło się, od dwóch lat jest wyższa cen oferowanych w wyniku otwartych przetargów. Sytuacja ta narasta i ceny te cały czas rosną w wyniku przeprowadzonych postępowań przetargowych w różnych gminach. Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego będzie wystarczająca jako własnego przewoźnika. Zostanie przeprowadzony audyt i ta stawka może być określona tak, żeby przedsiębiorstwo nie przynosiło strat, tylko mogło realizować swoje zadania., Po wielu spotkaniach uważa, że ta stawka zawsze będzie niższa, niż ta oferowana na rynku. Przykładem jest stawka obecnie w Wodzisławiu (8,20 plus sprzedaż biletów). Kolejnym przykładem jest wynik ostatniego rozstrzygnięcia przetargu na Żory, gdzie stawka też jest wyższa niż planowano w budżecie i wynosi 6,95 zł, a planowano 5,80 zł. Dyskutowano wielokrotnie, że ta komunikacja będzie tańsza. Na pewno te wyższe ceny muszą być uwzględnione, ale uważa, że zawsze będą niższe w przypadku podmiotu wewnętrznego. Przykładem są także istniejące już podmioty wewnętrzne tj. Jaworzno, Czechowice-Dziedzice, Oświęcim, gdzie to właściciel określa po jakiej stawce przewoźnik ma jeździć. Uwzględnia więc to, że ma nie przynosić strat. Daje to szansę funkcjonowania naszego podmiotu wewnętrznego, szansę rozwoju, a także w przyszłości być wykonawcą tej komunikacji w innym zakresie. Daje to również możliwość naszemu podmiotowi sięgnięcia po środki zewnętrzne, w celu zakupu taboru.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) nawiązując do pytania Pani Marioli Bolisęga, uważa, że co innego stanowi problem przy podmiocie wewnętrznym. Stawka wozokilometra jest znana, z tego co wie, optują za 6,38 zł. Tylko bardziej niepokoi, to czego nie wiedzą. Czyli jaka będzie strata na koniec roku. Zapytał czy są jakieś przymiarki do tego, co ich czeka w grudniu tego roku. Jakie są prognozy finansowe, przy założeniu 6,38zł są one znane. Z jakim wynikiem wg prognoz zamknie się ta podstawowa działalność PKM. Chcą policzyć ile faktycznie będzie ich kosztować ten wozokilometr. Jest zdania, że to nie będzie 6,38zł. Jeżeli będzie strata to wartość straty również wpłynie faktycznie na koszt wozokilometra. Uważa, że rozwianie tej wątpliwości jest ważne. Niech to będzie np. 7 zł, byłoby o wiele łatwiej, w pełni świadomie tą decyzję podjąć. Dzisiaj, jego wahania, wynikają wyłącznie z tego, że nie wie, jakie faktycznie koszty lub przynajmniej prognozowane koszty z podmiotem wewnętrznym się wiązą. Jakże, ta decyzja pociągnie za sobą konsekwencje finansowe dla jego gminy.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że w tej chwili propozycja tej uchwały jest po to, żeby przeprowadzić analizę, czy ten podmiot uznać.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) zwraca uwagę, że koszty funkcjonowania PKM są znane, prognozy istnieją, można więc podać jakim wynikiem, zyskiem lub stratą zamknie się działalność PKM jeżeli będzie jeździł za 6,38 zł.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz zaznaczył, że mówią o tym, że Zarząd ma podjąć działania zmierzające do uznania podmiotu wewnętrznego. Mówią o tym, że za kilka miesięcy będą głosować nad tym, czy uznać PKM za podmiot wewnętrzny czy nie. Po to, aby przeprowadzić tą procedurę, zamieścić ogłoszenie. Wtedy będzie można się pokusić o taką kalkulację. Zrobić audyt, który pozwoli określić jaka ta stawka będzie. Natomiast w chwili obecnej są przeliczenia takie, co chcą w tej chwili dokapitalizować. Zaznaczył, że nie zwiększają stawki w tym momencie. Rekomendacja jest taka, żeby dokapitalizować PKM i stawka po której, będzie dalej funkcjonował tj. stawka 5,05 zł. Dać kapitał na funkcjonowanie i pokrycie strat do końca roku.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel zauważył, że więcej informacji zostanie przekazane przy podejmowaniu uchwały. Uważa jednak, że powinni chociaż wiedzieć ile będzie brakowało po dokapitalizowaniu PKM.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że jest to kwota 3.390.000,00 zł.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel zapytał w jaki sposób została ta kwota oszacowana. Na poprzednim posiedzeniu była mowa o stawce 6,38 zł.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zwróciła uwagę, że z jednej strony podejmują się powołania ewentualnego podmiotu wewnętrznego, który może, a nie musi powstać, ale też wycofują się z procesu likwidacji. Czyli znowu skazują MZK na jakieś czekanie, na niewiadomą ile to będzie wszystkich kosztować. Rozumie, że te 3.390.000,00 zł jest na rok 2019. Nikt nie odpowie, ile to będzie w 2020r. W sytuacji gdy podejmą tą uchwałę, dają zielone światło dla podmiotu wewnętrznego i zamykają inne wersje. Przecież są też inne alternatywy, tzn. nie podchodzą do podmiotu wewnętrznego, jest ciąg dalszy procesu likwidacji i podejmują decyzje o przystąpieniu do przetargu. Czują się ciągle w wielkiej niewiadomej, a dodatkowo ciąży na nich obowiązek, który wynika z ustawy o finansach publicznych. Są to środki publiczne, które powinny być rozsądnie wydatkowane i poparte odpowiednią analizą, ekonomią i wynikami.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zapytał, na czy miałyby polegać ta restrukturyzacja? Jest to już zadanie Zarządu. Czy ma być forma restrukturyzacji zmian funkcjonowania w samym przedsiębiorstwie czy tylko poprzez zmianę tytułu? Wydaje mu się, że to przedsiębiorstwo powinno się bardziej dostosować do modeli, które są w rękach prywatnych właścicieli przedsiębiorstw. Według niego ta restrukturyzacja ma do czegoś prowadzić. Nie tylko do zmiany prawnej tego podmiotu, ale do ulepszenia jego działania. Pyta czy te 6,38zł to jest tak wyliczone, że wtedy nie przynosi strat przedsiębiorstwo? Wiemy, że każdy miesiąc funkcjonowania PKM przynosił konkretną kwotę na minus. W zeszłym roku było ratalne dokapitalizowanie i podtrzymywanie funkcjonowania przedsiębiorstwa. W tej chwili, prawdopodobnie przedsiębiorstwo będzie zwiększało obszar swojej działalności, czyli będzie realizowało więcej wozokilometrów. Przyjmując ten sposób, ten margines strat powinien być mniejszy. Czy wyliczone 6,38 zł obejmuje taką rzecz? Wtedy jest na zero i nie powinni jak powiedział Burmistrz Podlesny, na koniec roku dowiedzieć się, że brakuje kolejnych milionów. Poprzednio przedsiębiorstwo jeździło po znacznie niższej cenie, która sama w sobie już generowała straty. Zwraca się z pytaniem, w jakim kierunku ma być restrukturyzacja funkcjonowania całej firmy i pyta o te straty. Wcześniej było spotkanie z podmiotami zewnętrznymi, wiadomo, że jest to konkurencja i woleliby aby w ogóle nie było tego przedsiębiorstwa (PKM). Od wielu lat prezentuje stanowisko, że są (Gminy) odpowiedzialni za pewność transportu, bo to mieszkańcy wiążą z nim swoje plany życiowe i korzystają z tej komunikacji. Przedsiębiorstwo jako podmiot wewnętrzny daje pewną możliwość stabilizacji i unikania awaryjnych spraw, o których wcześniej wspominał. Jest to kraj o swobodzie działalności gospodarczej i każdy może powiedzieć, że jutro nie jedzie. Nie ważne są konsekwencje finansowe czy inne. Chce podkreślić, że jest zbulwersowany postawą firmy Warbus, która z dnia na dzień zostawiła miasto Jastrzębie, tak dużą jednostkę, bez komunikacji. Mając już pewne doświadczenia zeszłorocznych strajków, to Zarząd musiał zapewnić, aby wszystko działało. Dziękuje za to Zarządowi, że to rozwiązuje i daje swoje propozycje. Przychyla się do nich i utożsamia. Chciałby jednak świadomie podjąć decyzje o tym podmiocie wewnętrznym i dowiedzieć się o tej restrukturyzacji i perspektywie, jak to jest z tą stawką.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel zwrócił uwagę, że jak ogłaszali likwidację PKM, była podjęta uchwała, było uzasadnienie dlaczego uchwałę podejmują. Myśli, że będzie również przygotowane uzasadnienie, dlaczego cofają likwidację. Dlaczego będzie PKM podmiotem wewnętrznym, już bez likwidacji. Oczekuje, że jak spotkają się następnym razem to te informacje będą mieli.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz uważa, że przede wszystkim restrukturyzacja PKM powinna polegać na optymalizacji kosztów. Doprowadzenia do tego, żeby przedsiębiorstwo w obecnej sytuacji mogło funkcjonować w nowoczesny sposób i być nowoczesnie zarządzane. Są to działania, które trzeba podjąć. Działania zmierzające do tego, żeby obniżyć koszty poprzez pozbywanie się pewnych elementów kosztochłonnych.

Natomiast muszą sobie zdawać sprawę, że dotychczas PKM nie był w stanie funkcjonować, realizując nierentowne zadania czyli ten kontrakt, który został wypowiedziany na teren Żor, Czerwionki-Leszczyn i okolic, po stawce 4,70 zł. Obecnie w przetargu wychodzi 6,95 zł. Jest to z góry skazane na niepowodzenie i nie pozwoli funkcjonować przedsiębiorstwu w żaden sposób i przynosiło straty. Teraz gdy jest komunikacja zastępcza czy powierzenie, jest to stawka 6 zł, co już w znaczny sposób poprawia sytuację przedsiębiorstwa. Dokapitalizowanie o 3.390.000,00 zł zabezpiecza do końca roku działalność przedsiębiorstwa. Na następny rok zrobią audyt, który pokaże jaka stawka jest realna. Przed podjęciem decyzji o uznaniu podmiotu wewnętrznego. Audyt trzeba przeprowadzić wstępny, bo będzie on opierał się na pewnych założeniach, trudno określić jakie będą ceny paliwa, koszty pracownicze, okaże się to później. Będzie trzeba audyt powtórzyć przed samym wprowadzeniem tej stawki. Da to jednak pewien obraz jaka ta stawka może być. Uważa, że ceny będą i tak niższe niż z przetargu.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zapytał co to jest 6,38 zł? Rozumie, że te ponad 3 mln to jest dokapitalizowanie. Jaka będzie stawka za wozokilometr?

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz odpowiedział, że 5,04 zł - tak jak do tej pory.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zapytał, czy to oznacza, że te 3 mln przekładają się na 6,38 zł stawki za wozokilometr? Taka stawka mogłaby być po podzieleniu na wozokm, czy będzie więcej. Ile z tego będzie PKM wykonywał?

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że w tej chwili jest 15 autobusów. W kwietniu PKM będzie miał 25 autobusów (schodzą autobusy z Czerwionki i Żor). PKM będzie wtedy więcej wozokilometrów realizował. Szukają też innych możliwości zwiększenia tego taboru i zadania. Będzie można to potwierdzić, kiedy ustabilizuje się sytuacja. Realnie patrząc będzie to przyszły rok.

Pan Stanisław Słowiński (Likwidator Sp. PKM) zwrócił uwagę, że wszyscy odnosili się cały czas do tego co było. Nie posiadają planu na ten rok, cały czas są jeszcze w likwidacji. Trudno było planować coś do końca roku i z jakim wynikiem ten rok uda się zamknąć. Chce jeszcze raz wyjaśnić, że koszt komunikacji, w poważnym zakresie, zależy od decyzji Delegatów jako Zamawiającego. Jeżeli zażyczą sobie, aby jeździły autobusy fabrycznie nowe, wyposażone w różnego rodzaju terminale, klimatyzację i inne systemy jak np. zażyczył sobie Wodzisław, to będzie oczywiście droższy. Natomiast, jeżeli przyjmą opcję pośrednią, żeby za dużo nie obniżyć jakości komunikacji, a wykorzystać tabor tańszy, to te koszty będą niższe. Trzeba wziąć pod uwagę to, że została zakończona umowa, która zawierała pewne bardzo kosztowne wymogi. 100% autobusów nowych to potężny koszt dla przewoźnika i być może dlatego tak się stało, takie wnioski można wyciągnąć. W tym momencie jest zawierana nowa umowa, w której mogą określić nowe ramy, warunki, nowy zakres wozokilometrów. Jeżeli będzie dalej kierował Spółką, to jest za tym, aby cały zakres, który obejmuje umowa jastrzębska, wykonywał PKM. Odpowiadając na pytania Pana Piotra Galusa, większy zakres wozokilometrów, rozłożenie kosztów stałych to koszt jednostkowy jest niższy. Jest to normalna relacja. Znaczna część kosztów jakie będzie ponosiło w przyszłości PKM zależy od Delegatów. Musi to być poprzedzone przygotowaniem firmy, audytami zewnętrznymi i perfekcyjnym przygotowaniem w zasadzie umowy podmiotowej. Określeniem warunków w bardzo dokładny sposób, przemyślany i wyliczony. Ponieważ trudno jest potem, w ciągu roku te kwestie finansowe zmieniać. Niedawno byli w Czechowicach, które tworzyły podmiot. Prezes tej firmy powiedział, że wystarczyło, że nie przewidzieli wzrostu cen paliwa, które miało miejsce pod koniec zeszłego roku i mieli bardzo trudną sytuację. Nie mogli liczyć na to, że ktoś wspomógł ich finansowo. Muszą to być bardzo dobrze opracowane, przemyślane i przygotowane decyzje, które raz jeszcze podkreślił, w dużej mierze zależą od Delegatów.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz dodał, że dochodzi do tego obniżenie kosztów poprzez optymalizację linii. Jest to ważny czynnik w odniesieniu do wykorzystania taboru i ludzi, aby przynosiło jak najmniejsze straty. Dlatego umowy będą do końca kwietnia, bo są na etapie przygotowywania tej optymalizacji linii. Być może ta ilość wozokilometrów trochę się zmniejszy. Będą uwzględnione pewne zmniejszenia tras i przejazdów,

które były kosztochłonne, a nie powodowały, że pasażerowie tam jeździli. Optymalizacja też spowoduje zwiększenie wykorzystania taboru, co też wpłynie na wynik finansowy. Działania te podejmowane są już w tej chwili, od maja chcą wprowadzić zoptymalizowany rozkład jazdy.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel zauważył, że o optymalizacji już rozmawiano. Rada Nadzorcza PKM przedstawiła kilka razy różne sposoby rozwiązania. Nie podjęto jednak wtedy kwestii optymalizacji, ograniczenia skali podwykonawstwa i ilości wozokilometrów.

Pan Piotr Galus (Marklowice) prosi, że jeżeli będą głosować na „tak”, to żeby nie odbierać tego, że jest to decyzja ostateczna. Wszystko będzie zależało od przedstawienia podmiotu, który będą uznawać za podmiot wewnętrzny, należy w tym kierunku iść. Uzasadnienie było do uchwały o postawienie PKM w stan likwidacji. Nie ma wyrzutów, że raz tak a raz tak będzie głosował, ponieważ zmieniła się sytuacja. Trzeba się do tej sytuacji dostosować. Jest bardzo zbulwersowany postawą firmy Warbus, że z dnia na dzień zostawili miasto Jastrzębie, przy tak dużym zadaniu i tak wrażliwej dziedzinie jakim jest transport zbiorowy dla tak dużego ośrodka miejskiego.

Członek Zarządu Pan Mirosław Szymanek (Mszana) zwrócił uwagę, że dyskusja toczy się od dłuższego czasu. Poinformował, że w przypadku, gdy Delegaci podejmą dzisiaj uchwałę, aby zobligować Zarząd do wycofania likwidacji PKM, to dzisiaj także Zarząd planuje zebrać się i też podjąć taką uchwałę. Zarząd musi działać szybko, w związku z zapewnieniem komunikacji na terenie miasta Jastrzębie. Na pewno nie będzie to uchwała, która będzie w jakimś trybie oddalona i będą jeszcze na tym dyskutować. Dzisiaj będzie podjęta notarialnie uchwała Walnego Zgromadzenia Wspólników PKM o wycofaniu się z likwidacji. Będą podejmowane konkretne działania, jeśli Delegaci wyrażą zgodę, o co osobiście apeluje. Jest to jedyna szansa dla PKM, ale także ratunek, jeśli chodzi o komunikację na terenie miasta Jastrzębia. W przyszłości, kolejne działania będą zmierzać do tego, aby podmiot wewnętrzny utworzyć. Delegaci będą na bieżąco informowani o wszystkich działaniach jak i zagrożeniach. Wyjaśnił, że w Zarządzie też te dyskusje są bardzo trudne, nie jest w wielu kwestiach głos jednomyślny. Z uzyskanych informacji wynika, że zostało wypracowane porozumienie i PKM w tym okresie będzie jeździł za 5,04 zł. Jako Członkowie Zarządu też mają co do tego obawy, czy jest to wystarczające, żeby nie okazało się, że na koniec roku będą straty, które znów będą musieli pokrywać. Jako Gmina Mszana wolałby, żeby te stawki były od razu większe. Sytuacja byłaby jasna i czytelna. Wszyscy mają problemy z budżetem. Miasto Jastrzębie mówi w sposób jasny, że wskaźnikowo nie są w stanie podjąć takiej uchwały. Rozumie te problemy, słyszał o problemach w innych gminach. Według niego najlepsze rozwiązanie, to takie, że dokapitalizują PKM w części i zwiększą stawkę wozokilometra. Jest to czytelny sygnał, że sytuacja stopniowo się poprawia. Jest jednak obawa, że większość gmin nie wyraziłaby takiej akceptacji, w związku z popsuciem płynności finansowej i problemem z wskaźnikami. Uważa, że trzeba być świadomym, że dzisiaj znów wybierają mniejsze zło. Najlepsza decyzja byłaby taka, żeby z PKM już od kwietnia podpisać umowę i PKM stał się firmą, która nie będzie przynosiła strat.

Pani Aleksandra Chudzik (Czerwionka-Leszczyny) zwróciła uwagę, że głosowanie za tą uchwałą jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na dokapitalizowanie PKM w konkretnych kwotach, które zostały wyznaczone. Dla ich gminy jest to kwota 392 tys. zł środków bieżących lub majątkowych, w zależności od przedstawionego wariantu. Rodzi to dość spore emocje. Zwraca się z pytaniem co teraz z tą kwotą 600 tys. zł, którą w budżecie zmieniali pod warunkiem likwidacji PKM?

Pani Grażyna Kuczera (p.o. Dyrektor Biura MZK) przedstawiła raz jeszcze rekomendację, co do utworzenia w przyszłości z PKM podmiotu wewnętrznego. Uzasadnienie to wynika też z wiedzy, którą posiada Związek. Opieranie się tylko na grze rynkowej, w chwili obecnej, spowodowało katastrofę w obszarze komunikacji Jastrzębie-Zdrój i gmin ościennych. To jest głównym powodem tworzenia podmiotu wewnętrznego, żeby było tak jak Pan Wójt Galus wskazał, aby była pewność, że komunikacja zawsze będzie.

Najlepszym rozwiązaniem jest model hybrydowy, gdzie w tak dużym obszarze, jaki tworzy MZK, znalazłoby się miejsce dla podmiotu wewnętrznego i dla przewoźników prywatnych.

Pan Zbigniew Podleśny, Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) spodziewali się, że usłyszą co się stało z tymi 600 tys. złotych. Będą o to również pytać ich Radni. Proszą o informację ile gminy fizycznie wpłaciły i ile trzeba będzie jeszcze wpłacić, proszą o zasumowanie kwot.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że kiedy dokapitalizowano wtedy kwota 600 tys. zł to byli w zupełnie innej sytuacji niż teraz. Mieli przewoźnika, który realizował wcześniej. Później były podjęte działania zmierzające do likwidacji PKM. Zostały wręczone pracownikom wypowiedzenia, z perspektywą taką, że mogą zostać cofnięte. Obecnie podjęte są próby, aby uznać PKM za podmiot wewnętrzny. 600 tys. zł było wtedy po to, żeby PKM nie musiał ogłaszać upadłości, żeby móc przygotować przedsiębiorstwo do likwidacji. W tej chwili sytuacja zmieniła się, nie mają przewoźnika, który miał umowę na realizację komunikacji. Nie ma możliwości zabezpieczenia się w inny sposób jak PKM, do realizacji tego zadania. Nie ma na rynku tylu autobusów i kierowców, żeby od poniedziałku komunikacja funkcjonowała w normalny sposób. Muszą wesprzeć się na przedsiębiorstwie, które posiadają i którego są właścicielem. Na dzień dzisiejszy nie ma innej alternatywy. Firma może się rozwijać i sięgać po środki unijne, taka szansa istnieje.

Członek Zarządu Pan Piotr Kowol (Pszów) zauważył, że podejmowali uchwałę o dokapitalizowaniu 600 tys. zł z pełną świadomością, że to będzie zjedzone od razu, bo takie były zobowiązania przeterminowane w PKM. Dali 600 tys. zł wiedząc, że pieniądze wpadają do worka i znikają. Wtedy było powiedziane, że każdy miesiąc funkcjonowania PKM w takiej formie, jak funkcjonował to jest minus 250 tys. zł. Strajk pracowników spowodował, że lawinowo ta strata podskoczyła, co jego zdaniem związki zawodowe PKM muszą wziąć na swoje barki. Na dzisiaj mówią o minusie 800 tys. zł. Dlatego urodziła się propozycja, aby dokapitalizować kwotą 900 tys. zł (wersja A), bo to i tak zostałoby od razu zjedzone przez zaległe zobowiązania. Dokapitalizują ją tylko po to, żeby nie padła. Ponieważ na dzisiaj Prezes PKM stoi przed groźbą, że nie zatankuje, jeśli nie zostanie dokapitalizowany. Nie zatankuje i autobusy na Jastrzębiu stoją. Miał tę świadomość głosując wtedy za 600 tys. zł., że one wpadają, znikają i ta strata roluje się od początku od 250 tys., na 500 tys., 700 tys. itd. Będąc po dwóch miesiącach, straty okazały się wyższe, z powodu sytuacji, która nastąpiła. Podejmując jednak tamtą uchwałę o likwidacji byli trochę w innej sytuacji, o której wspomniał Pan Foksowicz. Mieli przewoźnika na rynku, który nazywał się Warbus, który notorycznie wprowadzał MZK w błąd i żył w zakłamaniu. Kiedy prowadzone były dyskusje Zarządu z Warbusem o możliwości przejęcia robót wykonywanych przez PKM. Dyskutowano o tym też na Walnym, w jakim czasie może Warbus przejąć zadania PKM, ile czasu na to potrzebuje. Wstępnie mówiono o 2-3 miesiącach, bo wtedy była podejmowana decyzja o likwidacji PKM. Nikt nie miał jednak świadomości, że w tak krótkim czasie od tej decyzji jest kurator sądowy i de facto proces przedupadłościowy Warbusa. Warbus nie grał fair już w tamtym czasie. Ta informacja, że jest już kuratela sądowa też do Delegatów wpłynęła, że rozpoczął się proces upadłościowy Warbusa. Ta sytuacja powstała po 600 tys. zł. Dzisiaj podejmując decyzję dokapitalizowaniu, podejmują decyzję, że stawka 5,04 zł jest utrzymana, bo gminy patrząc z perspektywy swoich budżetów nie mogą dać tego z wydatków bieżących. Tak jest w Jastrzębiu, równie w Czerwionce. Lepiej im to dać z majątkowych. Być może mniejsze gminy przełkną ten problem czy ma to być z bieżących czy z majątkowych. Również ma świadomość, że nie jest to do końca szczęśliwe rozwiązanie, tak jak powiedział Wójt Szymanek. Ponieważ, de facto, będą widzieć na koniec roku, że to co dokapitalizują, dołożą te 3.390.000,00 zł, to muszą mieć tego świadomość, to nie jest na rozwój firmy, tylko po aby firma przetrwała do końca roku. Tak będzie zawarta umowa, potem umowa zostanie przedłużona na rok przyszły przy stawce 6,34 czy tej, która wyjdzie z wyliczeń. Wtedy nie będzie już dokapitalizowania, będzie już stawka wozokilometra. Czy będą mieć w bieżących wydatkach czy nie i tak będą musieli do budżetu przyjąć. Zwraca uwagę, że muszą mieć tę świadomość, że dokapitalizowanie to i tak nie jest rozwój firmy. To jest przetrwanie firmy do końca roku.

Pan Marian Pawlas (Suszec) zauważył, że to dokapitalizowanie jest już na kwotę 3.400.000,00 zł. Jeżeli ta baza wozokilometrów maleje, to dokapitalizowanie w zasadzie się zwiększy, ta restrukturyzacja powinna już od dzisiaj działać, żeby to nie wzrosło do 4 mln. Restrukturyzacja powinna być automatycznie, bo wszystkie gminy, niezależnie te pieniądze będą musiały uwzględnić w budżetach.

Pan Stanisław Słowiński (Likwidator PKM) zauważył, że MZK jako zamawiający kupuje usługę transportową od przewoźników. Jego zdaniem kupuje tą usługę jeszcze niedrogo. Rozumie, że z punktu widzenia budżetów gmin jest to ważne. Przeliczył zeszłoroczne dokapitalizowanie, dzieląc przez ilość kilometrów, to dało stawkę 5,85 za wozokilometr tzn. Gminy kupiły usługę płacąc za wozokilometr plus podwyższenie kapitału za 5,85 zł w zeszłym roku. Jeżeli teraz będą jeździć za stawkę 5,04 zł, gdzie też wolałby mieć normalną stawkę z punktu widzenia prowadzenia spółki i rozliczeń, bo to z góry zakłada stratę bilansową. Natomiast dokapitalizowanie pozwoli na to, że będzie płynność finansowa. Największym zagrożeniem dla spółki jest utrata płynności finansowej, której teraz doświadczają. Myśli, że już od przyszłego roku będą się opierać na stawce, którą skalkulują i na żywym organizmie przetestują w tym roku. Stawka ta będzie w miarę precyzyjnie określona od nowego roku. Jest tu pełna zgoda, że faktycznie dokapitalizowanie do normalnego funkcjonowania nie będzie potrzebne. Chyba, że gminy zechcą w przyszłości dokapitalizować np. elektromobilność lub inne systemy nowoczesne dla firmy. Natomiast podkreśla jedną rzecz. Odnoszą się tutaj do kwot do zeszłego roku. Była to niższa stawka i koszty taborowe, które ponosili nie ponosi, ale płacili za część leasingu, który był w posiadaniu Warbusa. Teraz ma koncepcję, że jeżeli będzie miał zgodę, to pójdą w autobusy używane i w taki sposób finansowania, żeby je rozłożyć na jakiś czas, żeby nie obciążały za dużo ten wynik miesięczny. Wtedy nie musi to być stawka 6,38 zł. Tą stawkę zakładali na bazie tego co jest, potem można mówić o niższej stawce. Jeżeli będzie pełny zakres wozokilometrów i tabor, który mogą nabyć trochę taniej, przy zachowaniu odpowiednich standardów do których przyzwyczajeni są już pasażerowie, będzie to miało przełożenie na ten koszt jednostkowy wozokilometra.

Pan Bartosz Ostrowski Radca Prawny Związku zwrócił uwagę, że uchwała odnośnie utworzenia podmiotu wewnętrznego to jest kwestia dopiero kilku miesięcy, jako Zgromadzenia. Dzisiaj podjęta uchwała nie jest ostateczna. W kompetencjach Delegatów jako Zgromadzenia leży to, aby za kilka miesięcy podjąć uchwałę o utworzeniu podmiotu wewnętrznego. Na dzień dzisiejszy, z uwagi na to, jakie kryteria są brane pod uwagę przy kwalifikacji podmiotu jako podmiotu wewnętrznego nie są spełnione. Dlatego ta reorganizacja jest konieczna do tego, aby te kilka miesięcy można było podjąć uchwałę o uznaniu za podmiot wewnętrzny. Jest to decyzja Delegatów i kompetencja jako Zgromadzenia. Zarząd nie ma kompetencji, aby zrobić to samemu. Dopiero po przeprowadzeniu procesu reorganizacji Zgromadzenie będzie głosować o utworzeniu podmiotu wewnętrznego.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zwróciła uwagę, że jest nieaktualna podstawa prawna w zakresie ustawy o samorządzie gminnym w przedstawionych projektach uchwał.

Pan Bartosz Ostrowski Radca Prawny Związku potwierdził. Podstawa prawna uchwał zostanie uaktualniona.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) uważa, że trzeba się zgodzić, że sama uchwała nie ratuje PKM. Potrzebują tej drugiej uchwały zmieniającej budżet. Zwrócił się do Przewodniczącego z prośbą, że być może ułatwiłoby to podjęcie decyzji, gdyby teraz dopuścili do dyskusji na temat propozycji zmiany budżetu. Otrzymali dwie wersje tej samej uchwały. Suma tych kwot jest taka sama, ale dla wielu z obecnych, którzy są blisko przekroczenia wskaźników wydatków bieżących do dochodów bieżących jest to bardzo istotna różnica. Czy wydatek jest wydatkiem bieżącym czy majątkowym. Dotychczas dokapitalizowanie kapitału zakładowego PKM odbywało się wg schematu: składka gmin z wydatków bieżących, MZK podwyższenie kapitału - wydatek majątkowy. W wersji A projektu zmieniającego budżet jest tam rozwiązanie, aby nie był to wydatek bieżący, ale majątkowy. Stąd jego prośba i nie ukrywa, że w jego przypadku to bardzo dużo zmienia. Jeżeli będzie to wydatek bieżący to będzie bardzo trudno. Wydatek majątkowy otwiera pole.

Przewodniczący Zarządu Związku Pan Roman Foksowicz wyjaśnił, że bez względu w jakim kierunku dzisiaj pójdą, przed Zgromadzeniem był Zarząd, który rekomenduje wariant A zmiany budżetu o dokapitalizowaniu. Dyskutowali również nad tym, że jest problem ze wskaźnikami i taki problem jest również w Jastrzębiu. Dlatego rekomendują wariant A, dający możliwość dokapitalizowania PKM, co w tym przypadku nie będzie wpływało na wskaźniki.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) zapytał czy ktoś może wytłumaczyć, w jaki sposób to się odbędzie?

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zwróciła się o wskazanie podstawy prawnej w proponowanej uchwale.

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że na podstawie wniesienia wkładów do spółek prawa handlowego.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) zauważył, że wkład może wnieść tylko udziałowiec. Gminy dla PKM są podmiotami obcymi, są uczestnikami MZK. To MZK ma udziały w PKM. Dla niego ta ścieżka jest niejasna. Rozumie, że to ich wpłata celowa, a ich celem jest podniesienie kapitału PKM. Taka intencja powoduje, że ma to być wydatek majątkowy. Nie ulega dla niego wątpliwości, że gdyby byli udziałowcami PKM nie byłoby o czym dyskutować, ale udziałowcem jest MZK, a oni są uczestnikami tego Związku. Pieniądze MZK składają się z wpłat Gmin, które były dotychczas jako wydatek bieżący. Pyta jaki jest teraz mechanizm zastosowany, że nagle te ich wpłaty stają się nie wydatkiem bieżącym, ale majątkowym? Dla jego gminy jest to gardłowa sprawa.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) stwierdziła, że dla jej gminy także. Rozmawiała dzisiaj ze swoim Skarbnikiem. Omawiali w jaki sposób podejść do tego tematu. Dla nich jest to sprawa bardzo wątpliwa.

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że dzisiaj rozmawiała ze swoją Kolegiantką RIO. Rozmawiał także Skarbnik Miasta Jastrzębie ze swoim Kolegiantem, którzy zgodzili się z opinią, że dla gmin może to być wydatek majątkowy w § 665, a MZK przyjmuje to jako dochód § 665.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zauważył, że przy ich dotychczasowym doświadczeniu w zakresie wydatków majątkowych na MZK i udział własny w realizacji unijnego projektu, to w przypadku gminy Marklowice, pokrywali z wydatków majątkowych (6650). Wydaje mu się, że jest to analogicznie jak inwestycja przeprowadzana przez MZK.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) stwierdziła, że wtedy była to dla nich inwestycja, czyli w tej chwili wpisywaliby się w wydatek inwestycyjny, bo to było konkretnie działanie inwestycyjne, ale 3.390.000,00 zł nie dają na inwestycje tylko na dokapitalizowanie, stąd ich wątpliwość.

Pan Piotr Galus (Marklowice) stwierdził, że nie dają na PKM. Gminy dają do MZK i to MZK inwestuje w PKM, poprzez podwyższenie kapitału.

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że wtedy gminy miały wydatki bieżące, bo była stawka podniesiona.

Pan Zbigniew Podleśny (Radlin) zapytał czy dobrze zrozumiał, że wpłata gminy członkowskiej MZK, do budżetu MZK, określonych środków finansowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitałów i objęcie tych nowych udziałów jest wydatkiem majątkowym dla tej gminy?

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że tak. Jest to materiał dołączony na tym posiedzeniu - zał. nr 5 do projektu uchwały. Do projektu uchwały jest dołożony § 5 z tytułu wpłat gmin na dofinansowanie zadań inwestycyjnych, które przeznaczone są na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki PKM. Po konsultacjach z RIO, wysokość wpłat gmin została określona w załączniku nr 5 proponowanej uchwały.

Pan Piotr Galus (Marklowice) stwierdził, że jeżeli przyjmą tą uchwałę, to w przypadku, gdy RIO ją zakwestionuje, to jej nie zrealizują.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel ogłosił, że dyskusja zostaje zamknięta i wracają do punktu dotyczącego projektu uchwały w sprawie zobowiązania Zarządu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego do podjęcia działań zmierzających do uchylenia likwidacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. oraz reorganizacji spółki umożliwiającej uznanie jej za podmiot wewnętrzny.

Przewodniczący Zgromadzenia poprosił o głosowanie nad jej podjęciem.

Wynik głosowania:

- „za” głosowało – 8 członków Zgromadzenia
- „przeciw” – 1 członek Zgromadzenia (Rydułtowy)
- wstrzymał się – 1 członek Zgromadzenia (Czerwionka-Leszczyny)

Uchwała została podjęta bezwzględną większością głosów. Otrzymała Nr 14/VIII/2019 i stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Ad.6

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć omówiła zmiany jakie należy wprowadzić do budżetu Związku, aby dostosować plan dochodów i wydatków do ich faktycznej realizacji. Wyjaśniła, że po wypowiedzeniu umowy firmie WARBUS Sp. z o.o. komunikacja w Jastrzębiu i gminach ościennych jest wykonywana w oparciu o różnych przewoźników, co obniża jakość wykonywanych usług oraz generuje straty w dochodach z biletów ponieważ w autobusach nie ma zamontowanego systemu do pobierania opłat elektronicznych. Wsparcie finansowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej pozwoliłoby obniżyć poziom strat w dochodach za bilety, bo ma zamontowane systemy elektroniczne i już w tej chwili wykonuje połowę zadań (był podwykonawcą). Od 1.04 przestanie wykonywać usługi na terenie Czerwionki-Leszczyn i Żor, więc natychmiast może wprowadzić autobusy z systemem na teren Jastrzębia i okolic. Zmiana budżetu polega na dopłatach Gmin na podwyższenie kapitału zakładowego PKM, co pozwoli przywrócić firmie płynność finansową. Zmianie uległy kwoty dochodów i wydatków zawarte w zał. nr 1 proponowanej uchwały.

Proponowane zmiany w budżecie przedstawiła w wariantach A i B:

Wariant A – dochody bieżące pozostają bez zmian, dochody majątkowe zwiększyć o kwotę 3.390.000,00 zł;

Wariant B – dochody bieżące zwiększyć o kwotę 2.490.000,00 zł; dochody majątkowe zwiększyć o kwotę 900.000,00 zł;

Zarząd Związku zarekomendował wariant A projektu uchwały oraz wniósł autopoprawkę polegającą na dodaniu do projektu uchwały § 5 o brzmieniu:

„§ 5. Dochody majątkowe z tytułu wpłat gmin na dofinansowanie zadań inwestycyjnych przeznaczone są na podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKM Sp. z o.o. Wysokość wpłat gmin została określona w załączniku nr 5 do niniejszej uchwały”.

Autopoprawka została przyjęta jednogłośnie – 10 głosami „za”.

6.1. Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel odczytał treść uchwały w sprawie zmiany uchwały budżetowej Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju na 2019 rok z autopoprawką i poprosił o głosowanie nad jej podjęciem.

Wynik głosowania:

- „za” głosowało – 8 członków Zgromadzenia
- „przeciw” – 1 członek Zgromadzenia (Rydułtowy)
- wstrzymał się – 1 członek Zgromadzenia (Czerwionka-Leszczyny)

Uchwała została podjęta bezwzględną większością głosów. Otrzymała Nr 15/VIII/2019 i stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

6.2. Następnie Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel odczytał treść uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju na lata 2019-2022.

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że zmiana Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2019 – 2022 jest konsekwencją zmian dokonanych w budżecie Związku na 2019 rok. Uwag do projektu uchwały nie zgłoszono.

Przewodniczący Zgromadzenia poprosił o głosowanie nad jej podjęciem.

Wynik głosowania:

- „za” głosowało – 8 członków Zgromadzenia
- „przeciw” – 1 członek Zgromadzenia (Rydułtowy)
- wstrzymał się – 1 członek Zgromadzenia (Czerwionka-Leszczyny)

Uchwała została podjęta bezwzględną większością głosów. Otrzymała Nr 16/VIII/2019 i stanowi załącznik nr 7 do protokołu.

Przewodniczący Zarządu Pan Roman Foksowicz podziękował Delegatom za podjętą decyzję. Dzięki temu mogą dalej pozytywnie patrzeć w przyszłość na realizację komunikacji i zadania, które zostało na nich nałożone.

Ad. 7

Pani Grażyna Kuczera p.o. Dyrektor Biura MZK przedstawiła temat rozliczenia finansowego z firmą Warbus. Na poprzednim Zgromadzeniu przekazane były informacje o tym, że firma Warbus złożyła pismo, dotyczące wypowiedzenia umowy. W piśmie tym podnoszą kwestie protestu pracowników PKM oraz fakt, że nie zostali powiadomieni o postawieniu Spółki PKM w stan likwidacji. Biuro MZK po konsultacji z prawnikiem uznało, że firma Warbus nie miała podstawy do wypowiedzenia umowy. Natomiast poinformowano firmę, że MZK przystępuje do organizacji komunikacji zastępczej od 11 marca. Komunikacja ta została zrealizowana na początku na poziomie 80%, ostatecznie udało się ją zrealizować z przekroczeniem 90% zakładanych wozokilometrów i linii. Kiedy zaistniała przesłanka o tym, że Zarząd MZK może wypowiedzieć umowę, zostało to wypowiedzenie sporządzone, skutecznie dotarło do firmy Warbus 15 marca i uznają, że dopiero z tym dniem została wypowiedziana umowa ze strony Zarządu MZK. Natomiast komunikacja zastępcza funkcjonowała do 24 marca włącznie. W międzyczasie pokazała się informacja, która wskazuje na niewypłacalność firmy Warbus. Sąd Okręgowy w Warszawie wydał postanowienie na podstawie złożonego wniosku przez ZUS o upadłość firmy Warbus. W postanowieniu tym, jest informacja o tym, że w celu zabezpieczenia majątku ustanowiono tymczasowego nadzorcę sądowego. W trakcie rozmów, gdy Zarząd spotykał się z przedstawicielami firmy Warbus, żadnej informacji o zagrożeniu czy utracie płynności finansowej nie przekazano. Natomiast Warbus zaczął rozsyłać informację w mediach oraz do wszystkich firm, z którymi współpracuje, opisując ze swojej strony jak wygląda współpraca z MZK i o powodach złożenia pisma o wypowiedzeniu umowy. Na te informacje Warbusa odpowiedział Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie. Tam również były niepokojące informacje o współpracy z firmą Warbus. W odpowiedzi na te doniesienia, zostało przedstawione stanowisko MZK, które zostało Delegatom w korespondencji doręczone. W kwestii rozliczenia, które Związek prowadzi teraz z Warbusem, złożyli fakturę. Ze strony MZK chodzi o to, aby jak najszybciej zrealizować naliczone przez MZK należności od Warbusa.

Przewodniczący Zarządu Pan Roman Foksowicz dodał, że Warbus od początku postępował z MZK nieuczciwie, ponieważ nie poinformował o tym, że może wystąpić zagrożenie w komunikacji ze względu na wniosek, który 04.02 był przez Sąd przyjęty i był wyznaczony kurator do zabezpieczenia majątku. O tym zdarzeniu przewoźnik miał obowiązek MZK poinformować, bo to w znaczny sposób wpływa na komunikację. Stanowi zagrożenie do realizacji tego zadania. Było to jeszcze przed tym, jak wystąpiła sytuacja w PKM, że kierowcy nie wyjechali. Zaznaczył, że ich postępowanie było nieuczciwe i zakładające pewne wyjście z miasta, co stało się później.

Pan Kazimierz Dajka (Żory) zapytał co z fakturami? Jak wygląda kwestia rozliczeń?

Główna Księgowa Związku Pani Grażyna Pocheć wyjaśniła, że faktura za luty to 1.247.000,00 zł oraz 510.000,00 zł za 10 dni marca, które Warbus jeździł. Z tych faktur MZK potrąciło za bilety tj. 63.000,00 zł. Natomiast 328.000,00 zł potrącono za zerwanie umowy. Było także potrącenie 236.000,00 zł dla komornika, którego ma Warbus. Na 01 kwietnia jest nałożona nota za niewykonane kursy w styczniu tj. 84.000,00 zł; 57.000,00 zł komunikacja zastępcza za miesiąc luty, teraz to jest kwota 770.000,00 zł za miesiąc marzec. Kary za miesiąc luty to 1.358.000,00 zł. Natomiast dzisiaj przed Zgromadzeniem, została wystawiona przez MZK kara za miesiąc marzec w kwocie tj. 2.222.000,00 zł.

Pan Daniel Wawrzyczek (Żory) zwrócił się o przesłanie tych informacji drogą mailową.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zapytała jaka jest podstawa prawna żądań Warbusa? Grozi 5 mln odszkodowaniem. Chodzi o PKM, który musiałby ewentualnie zapłacić Warbusowi.

Radca Prawny Związku Pan Bartosz Ostrowski wyjaśnił, że jeśli chodzi o roszczenia do MZK to do dnia dzisiejszego nie ma żadnego pisma ani wezwania, dotyczącego wielomilionowego odszkodowania. Do dnia dzisiejszego nie ma żadnych roszczeń Warbusa w stosunku do MZK z tego tytułu.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zapytała jak jest w przypadku Warbus a PKM?

Pan Stanisław Słowiński (Likwidator sp. PKM) wyjaśnił, że jeśli chodzi o PKM, to do nich wpłynęło wezwanie do zapłaty m.in. z tytułu obciążeń o których mówiła Pani Grażyna Kuczera. Jego zdaniem jest tam jednak pewne przekroczenie tego całego zakresu. Ponieważ Warbus PKM obciąża całą tą kwotą 300 tys. zł za zerwanie umowy. PKM umowy nie zerwał. Dodatkowo Warbus obciąża ich kwotą 148 tys. zł za tą przerwę w części zadań, którą mieli w lutym. Chce obciążyć PKM także kwotą 830 tysięcy zł za nie wykonanie tych usług, które były w lutym. W zasadzie są to na razie pisma. Jego zdaniem zasadne byłoby to trzecie żądanie, ale przypomina, że nie dostali w ogóle ze strony Warbusa zapłaty za luty tj. 577.000,00 zł i za okres od 01 do 10 marca tj. 250.000,00 zł. Gdyby mieli to w jakiś sposób rozliczyć to Warbus już te pieniądze ma. Nie spodziewają się, że będzie można te pieniądze bez jakiegoś procesu odzyskać.

Pani Mariola Bolisęga (Rydułtowy) zauważyła, że jest to ważne pod kątem dodatkowych kwot, które miałyby się pojawić, żeby wspomóc PKM w spłaceniu wszystkiego. Jest to jedna wielka niewidoma.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel stwierdził, że będzie to wiadomo, gdy otrzymają to rozliczenie.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zwrócił się do Likwidatora z pytaniem jak wygląda sprawa rozstania PKM z firmą Warbus?

Pan Stanisław Słowiński (Likwidator sp. PKM) wyjaśnił, że nie jeździli w lutym przez tydzień. Dodatkowo wyjaśnił także, że z Warbusem formalnie jeszcze się nie rozstali. Część taboru, którą Warbus obsługiwał zadania wyprowadził gdzieś poza zajezdnię. Natomiast 12 autobusów, które PKM obsługiwało są cały czas na zajezdni, gotowe do przekazania. Z jakiegoś powodu, dla PKM nieznanego, Warbus zwleka z przejęciem tych autobusów.

Pan Piotr Galus (Marklowice) zapytał czy w takim przypadku Warbus nie wystąpi jeszcze do PKM o zapłacenie leasingu za te autobusy, ponieważ są cały czas na ich stanie? Czy jest takie zagrożenie?

Pan Stanisław Słowiński (Likwidator sp. PKM) wyjaśnił, że umowa dzierżawy tych autobusów została zawarta o umowę podwykonawstwa. Umownie jest to tak skonstruowane, że zerwanie umowy podwykonawstwa, jednocześnie zamyka umowę dzierżawy autobusów. Z formalnego punktu nie ma zagrożenia. PKM rozliczył także kwestię leasingu za 10 dni marca. Na razie do końca miesiąca marca Warbus z wyprzedzeniem wyjątkowo wszystko opłacił. Przed złożeniem wszystkich dokumentów.
Dyskusja została zamknięta.

Przewodniczący Zgromadzenia Pan Franciszek Dziendziel korzystając z obecności na posiedzeniu Posła na Sejm RP Pana Krzysztofa Gadowskiego zauważył, że wszystkie gminy martwią się o pieniądze na komunikację, a tymczasem pojawiają się informacje, że być może otrzymają środki z budżetu państwa na uruchomienie połączeń PKS.

Pan Krzysztof Gadowski Poseł na Sejm RP wyjaśnił, że z pewnością wszystkie gminy otrzymają na piśmie informację. Zaznaczył, że jest to kwota ok. 800 mln zł na cały kraj. Przekazał, że zwróci się z interpelacją w tym temacie, ile konkretne gminy otrzymają z tej puli.

Ad.8

Przewodniczący Zarządu Pan Roman Foksowicz w ramach wolnych głosów i wniosków podziękował pracownikom MZK za zaangażowanie w tej kryzysowej sytuacji. Była to ciężka i mozolna praca nad tym, żeby opanować tą sytuację.

Więcej wniosków nie zgłoszono.

Porządek obrad został wyczerpany.

Na tym posiedzenie Zgromadzenia zakończono.

Protokołowała:

J.Ostrowska

Załączniki:

- 1) lista obecności
- 2) program posiedzenia
- 3) Stanowisko Zarządu MZK
- 4) Opinia prawna
- 5) Uchwała nr 14/VIII/2019
- 6) Uchwała nr 15/VIII/2019
- 7) Uchwała nr 16/VIII/2019

- dodatkowym załącznikiem jest płyta
z nagraniem posiedzenia Zgromadzenia

**PRZEWODNICZĄCY
ZGROMADZENIA MZK**
Franciszek Dziendziel