

Uchwała Nr
Rady Miejskiej w Łomiankach
z dnia2023 roku

w sprawie zmiany Uchwały Nr XXX/266/2020 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 26 listopada 2020 roku w sprawie wyrażenia zgody na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki „Komunikacja Miejska w Łomiankach” Sp. z o. o w 2020 roku

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. g oraz art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. 2023 r., poz. 40) Rada Miejska w Łomiankach uchwala, co następuje:

§ 1.

1. W Uchwale Nr XXX/266/2020 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 26 listopada 2020 roku w sprawie wyrażenia zgody na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki „Komunikacja Miejska w Łomiankach” Sp. z o. o w 2020 roku, zmienia się brzmienie paragrafu 1 ust. 1, który otrzymuje następujące brzmienie:

Wyraża się zgodę na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki „Komunikacja Miejska w Łomiankach” Sp. z o. o. w Łomiankach w 2020 roku o kwotę 300.000,00 zł (słownie: trzysta tysięcy złotych) z przeznaczeniem na pokrycie wkładu własnego do kredytu inwestycyjnego spółki KMŁ sp. z o. o na „Zakup 2 szt. używanych autobusów przegubowych do komunikacji miejskiej”.

§ 2.

W pozostałym zakresie Uchwała Nr XXX/266/2020 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 26 listopada 2020 roku w sprawie wyrażenia zgody na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki „Komunikacja Miejska w Łomiankach” Sp. z o. o w 2020 roku, pozostaje bez zmian.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Łomianek.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie do

Uchwały Nr.....

Rady Miejskiej w Łomiankach

z dnia

Środki przeznaczone na podwyższenie kapitału zakładowego spółki w kwocie 300 000,00 zł (słownie: trzysta tysięcy zł) będą przeznaczone na pokrycie wkładu własnego Komunikacji Miejskiej Łomianki Sp. z o.o. do kredytu inwestycyjnego na „Zakup 2 szt. używanych autobusów przegubowych do komunikacji miejskiej”.

Komunikacja Miejska w Łomiankach Sp. z o.o. użytkuje od 2019 dwa autobusy elektryczne. Rada Miejska w Łomiankach w drodze Uchwały XXX/266/2020 z dnia 26 listopada 2020 r. przyznała Spółce 300.000,00 zł z przeznaczeniem na budowę transformatora umożliwiającego rozbudowę systemu ładowania autobusów elektrycznych, co miało być niejako przygotowaniem do zakupu kolejnych pojazdów tego typu. KMŁ złożyła do NFOŚ i GW dwa wnioski w ramach programu „Zielony transport publiczny” dotyczące zakupu dwóch kolejnych pojazdów elektrycznych. Jednym z nich był wniosek o dotację w kwocie 3.674.796,00 zł, a drugi o pożyczkę w kwocie pokrywającej pozostałą część zamówienia. We wrześniu 2021 r., KMŁ otrzymała informację od NFOŚiGW, że kwota wnioskowanego dofinansowania została zmniejszona do kwoty 2.715.447,00 zł, czyli o 959.349,00 zł. W związku z tym Rada Miejska podjęła uchwałę o dokapitalizowaniu KMŁ w kwocie 400.000,00 zł jako wkład własny na zakup autobusów elektrycznych. W lipcu 2022 NFOŚiGW przesłał do KMŁ wzór umowy, jednakże jej treść zawierała elementy bardzo niekorzystne dla KMŁ, np. w przypadku rezygnacji ze środków NFOŚiGW już po zawarciu tej umowy kara wyniosłaby 700.000,00 zł, co przez Zarząd Spółki nie mogło być zaakceptowane.

Po ostatniej zmianie ustawy Prawo Zamówień Publicznych (listopad 2022 r.) umowa dostawy, której termin realizacji jest dłuższy, niż 6 miesięcy musi być w sposób obligatoryjny obwarowana zapisem dopuszczającym zmianę ceny dostawy do 50% pierwotnej wartości umowy w ramach tego samego zamówienia publicznego (art. 439 upzp), co stanowi poważne zagrożenie dla zamawiającego brakiem możliwości sfinansowania kontraktu. Taka sytuacja może ostatecznie doprowadzić do wycofania się z realizacji zamówienia oraz rezygnacji ze środków NFOŚiGW, a więc nałożenia przez fundusz kary w wysokości 700.000,00 zł. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że czas budowy nowego autobusu elektrycznego wynosi obecnie od 10 do 12 miesięcy.

Biorąc pod uwagę rachunek ekonomiczny zakup autobusów elektrycznych nie ma w przypadku KMŁ żadnego uzasadnienia, bowiem ze względu na ich zasięg wykonywane przebiegi w ilości do 150 km dziennie, a w niektórych okresach nawet mniejsze, przy obecnej cenie zakupu przekraczającej już 3.000.000,00 zł netto za sztukę są znacząco za małe aby ich wprowadzenie do eksploatacji można było uznać za ekonomicznie uzasadnione.

Ponadto, koszty napraw niektórych podzespołów po upływie okresu ich gwarancji są nieporównanie wyższe, niż w pojazdach z tradycyjnym silnikiem napędzanym ON.

Zakup 2 szt. autobusów przegubowych z tradycyjnym napędem na ON z normą emisji spalin Euro 6, a więc spełniającą najwyższe wymagania europejskie w zakresie czystości spalin ma natomiast pełne uzasadnienie ponieważ stanowi przede wszystkim podaż dodatkowych miejsc pasażerskich przez spółkę KMŁ w sytuacji, w której autobusy obsługujące linie do Warszawy

zapełnione są w godzinach szczytów komunikacyjnych w 100%, a czasem frekwencja na przystankach przekracza ich pojemność (pojemność autobusu elektrycznego to około 90 osób, a przegubowego 140). Silniki napędzane ON pozwalają na wykonanie znacznie większych przebiegów dobowych, niż autobusy elektryczne (średnio jest to około 400 km dziennie). Sytuacja z października i listopada 2022 r. stanowi potwierdzenie konieczności powiększenia taboru o tego typu pojazdy, bowiem w skutek przepełnienia niektórych kursów KMŁ wobec braku autobusów przegubowych musiała w porozumieniu z ZTM „oddać” część realizowanych zadań innemu przewoźnikowi, który takimi pojazdami dysponuje. Wiąże się to bezpośrednio z utratą przez KMŁ części przychodów generowanych ze współpracy z ZTM. Ponadto, co równie istotne, oprócz oczywistej korzyści dla pasażerów, polegających na poprawie warunków podróżowania w godzinach szczytów, KMŁ poszerzając stan posiadania taboru uzyskuje możliwość pozyskania dodatkowej pracy przewozowej na linii 110, na której obecnie funkcjonuje równoległe inny przewoźnik, a więc zwiększa możliwości generowania dodatkowych przychodów na „swoim” terenie. Jak wiadomo przewozy na linii 110 w części przebiegającej przez teren Gminy Łomianki są dofinansowywane z jej budżetu, a zatem byłoby rozwiązaniem racjonalnym, aby środki sygnowane na ten cel przez Gminę trafiały poprzez ZTM do własnej spółki gminy jaką jest KMŁ, a nie do obcego przewoźnika.

Zmiana przeznaczenia środków finansowych, których dotyczy przedmiotowy wniosek spowoduje, że KMŁ uzyska możliwość wyasygnowania tzw. „wkładu własnego” w kwocie 700.000,00 zł do kredytu na zakup 2 szt. autobusów przegubowych, zmniejszy to w sposób znaczący wysokość niezbędnego kredytowania inwestycji, nie zaburzy w żaden sposób stabilności finansowej spółki, ale także znacznie obniży koszty finansowe (odsetki) oraz skróci okres spłaty kredytu.

Po dokonaniu analizy podaży na rynku miejskich autobusów pojemnych Zarząd KMŁ doszedł do wniosku, że zakup autobusów nowych szczególnie w świetle przywołanych wcześniej zmian w ustawie Pzp będzie zbyt duże obciążenie finansowe, a czas budowy nie jest atrakcyjny ponieważ wynosi od 8 do 10 miesięcy od daty zawarcia umowy na dostawę. Wobec powyższego zdecydowano o zakupie autobusów używanych, które technologicznie zachowują wszystkie parametry w zakresie norm emisji spalin, o których wspomniano powyżej, a pod względem konstrukcyjnym wszystkie wymagania stawiane przez ZTM.

Szacunkowy koszt zakupu 2 szt. używanych autobusów przegubowych kształtuje się następująco:

- około 750.000,00 zł netto za 1 szt. x 2 szt. = ok. 1.500.000,00 zł netto,
- dostosowanie pojazdów do wymogów ZTM (malowanie w barwy ZTM, wyposażenie w wymagane systemy elektroniczne, kasowniki, biletomaty, itp.): ok.150.000,00 zł netto za 1 szt. x 2 szt.= ok. 300.000,00 zł netto,
- łącznie szacowana wartość inwestycji wynosi około 1.800.000,00 zł netto plus Vat tj. 2.214.000,00 zł brutto.

W przypadku zakupu autobusów używanych znacznemu skróceniu ulega czas od daty zawarcia umowy do wprowadzenia ich do eksploatacji, czas ten szacujemy na około 2 – 3 miesiące, zatem jeśli nie wystąpią żadne nieprzewidziane zdarzenia pojazdy mogłyby rozpocząć pracę na liniach już na przełomie maja i czerwca 2023 r.

Spółka posiada obecnie zdolności terminowego regulowania zobowiązań kredytowych, o których mowa powyżej, ponieważ we wrześniu zakończyła spłatę jednego z kredytów, a w styczniu br. zakończy spłatę kolejnego. Dzięki uzyskanym nieco wyższym stawkom za obsługę linii ZTM stabilizacja finansowa spółki nie będzie w żaden sposób naruszona, czy zagrożona.

W naszej ocenie, ale również wg opinii ZTM dynamiczny rozwój zarówno Gminy Łomianki jak i gmin sąsiednich wymusi zwiększenie ilości eksploatowanych autobusów przegubowych na liniach do Warszawy.

Powiększenie stanu taboru na początek o dwa używane autobusy przegubowe będzie stanowiło znaczący postęp jakościowy zarówno dla jej pasażerów, a więc w zdecydowanej większości mieszkańców Gminy Łomianki, jak i dla samej spółki ze względu na znacząco większe zdolności generowania przychodów.