

## 40

## ZARZĄDZENIE MINISTRÓW FINANSÓW I GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 17 lutego 1965 r.

## w sprawie ustalania dopłat budżetowych dla przedsiębiorstw gospodarki komunalnej.

Na podstawie § 10 ust. 2 i § 15 uchwały nr 281 Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1960 r. w sprawie systemu finansowego przedsiębiorstw gospodarki komunalnej (Monitor Polski z 1964 r. Nr 46, poz. 224), zwanej dalej „uchwałą”, oraz § 9 uchwały nr 241 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 lipca 1963 r. w sprawie doraźnych środków dla usprawnienia komunikacji miejskiej ustala się, co następuje:

§ 1. 1. Wysokość dopłaty budżetowej, o której mowa w § 10 ust. 1 uchwały, dla przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej ustala rada narodowa, biorąc za podstawę wszystkie formy jego działalności podstawowej łącznie.

2. Wysokość dopłaty budżetowej powinna być ustalona:

- 1) w jednobranżowych przedsiębiorstwach wodociągów i kanalizacji, rozdzielniach wody, gazowniach miejskich oraz rozdzielniach gazu — w stosunku do jednostki usług lub wyrobów,
- 2) w przedsiębiorstwach gospodarki komunalnej nie wymienionych w pkt 1 i 3 — proporcjonalnie do wartości sprzedaży działalności podstawowej,
- 3) w jednobranżowych przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej — w stosunku do przebiegu wozu na jeden kilometr (wozokilometr).

§ 2. Za jednostkę usług lub wyrobów (§ 1 ust. 2 pkt 1) przyjmuje się:

- 1) w przedsiębiorstwach wodociągów i kanalizacji oraz rozdzielniach wody — 1 m<sup>3</sup> sprzedanej wody,
- 2) w gazowniach miejskich i rozdzielniach gazu — 1 m<sup>3</sup> sprzedanego gazu.

§ 3. 1. Dla ustalenia i rozliczenia przypadającej przedsiębiorstwu w danym okresie sprawozdawczym dopłaty budżetowej na jednostkę usług lub wyrobów działalności podstawowej (wzór Min. Fin. nr 1801) przyjmuje się:

- 1) w planie — planowaną do sprzedaży ilość jednostek (m<sup>3</sup> wody lub gazu), pomnożoną przez kwotę stanowiącą różnicę między planowaną średnią ceną sprzedaży a planowanym jednostkowym kosztem własnym sprzedaży działalności podstawowej, powiększonym o 3% marży zysku,
- 2) w wykonaniu — faktycznie sprzedaną ilość jednostek (m<sup>3</sup> wody lub gazu) podlegającą dopłacie budżetowej na podstawie zgody prezydium właściwej rady narodowej, pomnożoną przez planowaną kwotę dopłaty budżetowej na jednostkę usług lub wyrobów (m<sup>3</sup> wody lub gazu), obliczoną w sposób podany w pkt 1.

2. Przez planowaną średnią cenę sprzedaży należy rozumieć ogólną wartość planowanej sprzedaży działalności podstawowej, bez kwot dopłaty budżetowej, podzieloną przez ilość planowanych do sprzedaży jednostek (m<sup>3</sup> wody lub gazu).

3. Planowany jednostkowy koszt własny sprzedaży wprowadza się dzieląc sumę planowanych kosztów za dany okres czasu wszystkich form działalności podstawowej łącz-

nie przez ilość jednostek (m<sup>3</sup> wody lub gazu) planowanych do sprzedaży w tym samym okresie czasu.

4. Należne przedsiębiorstwu dopłaty budżetowe za okres sprawozdawczy oblicza się od początku roku do ostatniego dnia okresu sprawozdawczego i zmniejsza się je o dopłaty za poprzednie kwartały.

§ 4. 1. Podstawą do ustalenia i rozliczenia należnej przedsiębiorstwu w danym okresie sprawozdawczym dopłaty budżetowej, obliczanej proporcjonalnie do sprzedaży (§ 1 ust. 2 pkt 2), jest kwota planowanej dopłaty budżetowej za okres sprawozdawczy, liczony od początku roku do końca okresu sprawozdawczego (wzór Min. Fin. nr 1802).

2. Planowaną kwotę dopłaty budżetowej za okres sprawozdawczy otrzymuje się przez odjęcie od planowanych kosztów własnych sprzedaży działalności podstawowej, zwiększonych o 3% marży zysku, planowanej na ten sam okres wartości sprzedaży usług i wyrobów działalności podstawowej. Otrzymaną w ten sposób dopłatę budżetową należy powiększyć o podatek obrotowy i od operacji nietowarowych.

3. Dla ustalenia należnej dopłaty budżetowej za okres sprawozdawczy należy:

- 1) obliczyć planowaną stawkę dopłaty budżetowej na 1 zł sprzedaży, którą otrzymuje się przez podzielenie planowanej sumy dopłaty budżetowej bez podatków za okres od początku roku do końca okresu sprawozdawczego przez sumę planowanej sprzedaży działalności podstawowej (bez dopłaty budżetowej) za ten sam okres,
- 2) sumę faktycznej sprzedaży działalności podstawowej podlegającej dopłacie budżetowej na podstawie zgody prezydium właściwej rady narodowej za okres od początku roku do końca okresu sprawozdawczego pomnożyć przez stawkę planowanej dopłaty budżetowej na 1 zł sprzedaży, wynikającą z obliczenia określonego w pkt 1.

4. Ustaloną dopłatę budżetową należy powiększyć o podatek obrotowy i od operacji nietowarowych należny od sprzedaży podlegającej dopłacie budżetowej. Uzyskana w ten sposób kwota stanowi sumę należnej dopłaty budżetowej za okres od początku roku do końca okresu sprawozdawczego.

5. Sumę należnej dopłaty budżetowej za dany kwartał otrzymuje się przez odjęcie od kwoty, uzyskanej w sposób ustalony w ust. 3 pkt 2, kwot dopłat budżetowych należnych za ubiegłe kwartały okresu sprawozdawczego.

§ 5. 1. W jednobranżowych przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej (§ 1 ust. 2 pkt 3) podstawą planowania usług przewozowych są wozokilometry w poszczególnych traktacjach.

2. Przez poszczególne traktacje należy rozumieć traktację tramwajową, autobusową, trolejbusową, taksówkową osobową, taksówkową bagażową i mikrobusową.

§ 6. 1. Wozokilometry należy wykazywać w rozkładach jazdy, opracowanych dla poszczególnych traktacji, z wyjątkiem traktacji taksówkowych, na podstawie ilościowego

stanu taboru i występującego aktualnie zapotrzebowania na usługi przewozowe na poszczególnych trasach („potok pasażerski”), wynikającego z przeprowadzonych badań i obserwacji.

2. Planowanie usług przewozowych w trakcjach taksówkowych ustala się w wozokilometrach na podstawie stanu taboru i zapotrzebowania na usługi przewozowe. Plan usług taksówkowych powinien obejmować ilość wozokilometrów płatnych i bezpłatnych.

§ 7. 1. Rozkład jazdy powinien uwzględniać nierównomierność zapotrzebowania na usługi przewozowe w ciągu doby. W tym celu planuje się oddzielnie zaspokojenie potrzeb w zakresie usług przewozowych określonych w § 8 ust. 2 poza godzinami największego nasilenia ruchu (poza „godzinami szczytów”) przez pociągi całodzienne i nocne (od godz. 23,00 do godz. 5,00) oraz w godzinach szczytów przez pociągi dodatkowe.

2. Pociągi całodzienne, pozostające w ruchu zarówno w godzinach szczytów, jak również poza godzinami szczytów, nie mogą w zasadzie posiadać składów większych niż dwuwagonowe. Trójwagony pociągi całodzienne mogą być dopuszczane do ruchu za zgodą jednostki nadrzędnej w wypadku, gdy obciążenie linii na całej trasie usprawiedliwia racjonalne wykorzystanie pociągu przez cały dzień.

3. Pociągi nocne powinny kursować w składach jednowagonowych.

4. Pociągi dodatkowe powinny być oznaczone znakiem rozpoznawczym linii, na której kursują, z dodatkowym napisem „BIS”. W razie kursowania dodatkowych pociągów na trasach, nie pokrywających się z żadną linią całodzienną, pociąg taki oznacza się oddzielnym numerem i napisem „BIS”. Pociągi dodatkowe mogą być jednowagonowe, dwuwagonowe lub trzywagony.

§ 8. 1. Rozkład jazdy dla każdej linii powinien zawierać:

- 1) ilość planowanych do ruchu pociągów z podziałem na całodzienne i nocne oraz dodatkowe z uwzględnieniem wozów silnikowych i doczepnych,
- 2) ilość zaplanowanych kursów dla każdej linii,
- 3) czas pozostawania w ruchu pociągu (od wyjazdu z zajezdni do powrotu do zajezdni),
- 4) długość trasy oraz długość dojazdu na trasę i zjazdu z trasy,
- 5) ilość godzin wozu w ruchu („wozogodzin”),
- 6) ilość wozokilometrów.

2. Rozkład jazdy dla godzin szczytów opracowuje się z uwzględnieniem wskaźnika wykorzystania taboru, który nie może być przyjęty do planu od 1965 r. poniżej wskaźnika normatywnego, ustalonego przez Ministra Gospodarki Komunalnej.

3. Zasady rozkładu jazdy ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowości ustalonych przez przedsiębiorstwo godzin szczytów oraz plan usług taksówkowych zatwierdza prezydium właściwej rady narodowej.

§ 9. 1. Przyjęta do planu usług przewozowych ilość wozokilometrów dla każdej trójki, wynikająca z rozkładu jazdy (§ 8 ust. 1), może być zmniejszona o wskaźnik strat.

2. Wielkość wskaźnika strat, wynikających z awarii, zakłóceń ruchu itp., nie może być większa od wskaźnika strat roku ubiegłego.

3. W planie usług przewozowych należy dla każdej trójki wdrożyć, w ramach ogólnej ilości wozokilometrów, wozokilometry dodatkowe wykonywane w godzinach szczytów.

4. Prezydium właściwej rady narodowej przy zatwierdzaniu zasad rozkładu jazdy (§ 8 ust. 3) może upoważnić przedsiębiorstwo do przekroczenia planu wozokilometrów w godzinach szczytów, zawieszając jednocześnie w budżecie na ten cel środki w odpowiedniej wysokości.

5. W razie gospodarczo uzasadnionego przekroczenia planu wozokilometrów wykonanych w godzinach szczytów przez wozy dodatkowe bez upoważnienia prezydium właściwej rady narodowej i niepokrycia dodatkowej dopłaty z tego tytułu przez budżet z braku środków — przedsiębiorstwo może pokryć stratę ze środków funduszu rezerwowego zgodnie z § 5 ust. 2 pkt 1 uchwały.

6. Szczegółowe określenie wozokilometrów i zasady ich planowania określają wytyczne Ministerstwa Gospodarki Komunalnej.

§ 10. 1. Przez planowane koszty działalności podstawowej przedsiębiorstwa rozumie się sumę kosztów wszystkich trójki (wzór Min. Fin. nr 1803). W celu obliczenia należnej dopłaty koszty trójki deficytowych powiększa się o 5% marży zysku. Koszty trójki rentownych, których rentowność kształtuje się poniżej 5%, powiększa się do 5% rentowności, natomiast koszty trójki powyżej 5% rentowności przyjmuje się w wysokości planowanej. Podstawę do obliczenia wielkości kosztu każdej trójki stanowi ilość planowanych wozokilometrów w danej trójce pomnożona przez koszt 1 wozokilometra.

2. Planowany koszt 1 wozokilometra oblicza się na podstawie przewidywanego wykonania za rok bieżący, wynikającego z faktycznego wykonania za rok ubiegły, faktycznego wykonania za okres bieżący od początku roku i szacunku za okres do końca roku. Ustalony na tej podstawie planowany koszt powinien zapewnić pełną sprawność i właściwe utrzymanie urządzeń, taboru, sieci i zaplecza z uwzględnieniem uzasadnionej obniżki kosztów, wynikającej z postępu technicznego, wzrostu wydajności pracy, zmniejszenia wydatków administracyjnych itp.

§ 11. 1. Przez sprzedaż usług rozumie się ogólną wartość sprzedaży ze wszystkich trójki działalności podstawowej (wzór Min. Fin. nr 1803).

2. Ustalenie planu ogólnej wartości sprzedaży następuje na podstawie przewidywanego wykonania za rok bieżący, wynikającego z faktycznego wykonania za rok ubiegły, faktycznego wykonania za okres bieżący od początku roku i szacunku za okres do końca roku. Ustalony na tej podstawie plan wartości sprzedaży podlega skorygowaniu o procent wzrostu wartości sprzedaży w ciągu ostatnich 3 lat

§ 12. Planowaną dopłatą budżetową do działalności podstawowej przedsiębiorstwa stanowi różnica między ogólną planowaną sumą kosztów (§ 10) a ogólną planowaną wartością sprzedaży (§ 11), z tym że ogólna planowana suma zysku z działalności podstawowej nie może przekraczać 5% rentowności.

§ 13. 1. Dla ustalenia dodatkowej dopłaty budżetowej za ponadplanowe wozokilometry bądź zmniejszenia planowanej dopłaty budżetowej za niewykonanie planu wozokilometrów w przedsiębiorstwach korzystających z dopłaty budżetowej, jak również ustalenia zysku nieprawidłowego z tego tytułu w przedsiębiorstwach planowo rentownych, jednostka nadrzędna ustala dla każdej trójki w przedsiębiorstwie planowany koszt zmienny na 1 wozokilometr, obejmujący:

- 1) płace służby ruchu wraz z narzutami,
- 2) energię trakcyjną w trójce tramwajowej i trolejbusowej,
- 3) paliwo w trójce autobusowej, taksówkowej i mikrobusowej,
- 4) ocumienie w trójce autobusowej, trolejbusowej, taksówkowej i mikrobusowej,
- 5) amortyzację w trójce autobusowej, taksówkowej i mikrobusowej,
- 6) przeglądy i remonty bieżące.

2. Dopłaty dodatkowe nie mogą występować w trójkach taksówkowych.

§ 14. 1. Dodatkowe wozokilometry, na które przysługuje przedsiębiorstwu dodatkowa dopłata, stanowią wozokilometry, wykonane ponad plan w godzinach szczytów przez dodatkowe wozy w poszczególnych tracciach objętych planową dopłatą budżetową, zmniejszone o ilość planowanych, a nie wykonanych przez wozy całodziennie i dodatkowe wozokilometrów, wynikających z rozkładów jazdy w poszczególnych tracciach.

2. Dodatkową dopłatę stanowi kwota, powstała z pomnożenia dodatkowych wozokilometrów w każdej traccji, ustalonych w sposób podany w ust. 1 i pomnożonych przez koszt zmienny 1 wozokilometra, ustalony dla właściwej traccji (§ 13), powiększona o 5% marży zysku.

3. Należną dodatkową dopłatę budżetową stanowi dopłata zmniejszona o ponadplanową wartość sprzedaży z właściwych tracci. Sumę ponadplanowej wartości sprzedaży oblicza się przez pomnożenie dodatkowych wozokilometrów, na które przysługuje dopłata budżetowa, przez planowaną wartość sprzedaży na 1 wozokilometr. Jeżeli obliczona w ten sposób wartość sprzedaży jest równa lub wyższa od dodatkowej dopłaty, przedsiębiorstwu nie przysługuje dodatkowa dopłata budżetowa z tytułu przekroczenia planu wozokilometrów.

§ 15. 1. Niewykonanie planu wozokilometrów przez całodziennie i dodatkowe wozy przedsiębiorstwa, zmniejszone o przekroczenie planu wozokilometrów, wykonanych w godzinach szczytów przez wozy dodatkowe, stanowi podstawą do ustalenia zysku nieprawidłowego w przedsiębiorstwach planowo rentownych, a w przedsiębiorstwach planowo deficytowych — podstawą do zmniejszenia planowanej dopłaty budżetowej.

2. Obliczenie kwoty, o którą należy zmniejszyć planowaną dopłatę budżetową, bądź obliczenie zysku nieprawidłowego następuje przez pomnożenie ilości wozokilometrów brakujących do planu w każdej traccji przez koszt zmienny 1 wozokilometra, ustalony dla właściwej traccji (§ 13), powiększony w przedsiębiorstwach deficytowych o 5% marży zysku, a w przedsiębiorstwach planowo rentownych o planowany wskaźnik rentowności. Kwota ta zostaje zmniejszona o sumę nie wykonanej wartości sprzedaży z danej traccji z tego tytułu, którą oblicza się przez pomnożenie nie wykonanych w stosunku do planu wozokilometrów i planowanej wartości sprzedaży na 1 wozokilometr.

§ 16. Jeżeli przedsiębiorstwo wykona dodatkowe wozokilometry (§ 14) w jednych tracciach i jednocześnie nie wykona planu wozokilometrów w innych tracciach (§ 15), wówczas ustala się:

- 1) dodatkową dopłatę za dodatkowe wozokilometry w trybie § 14,
- 2) kwotę z tytułu niewykonania planu wozokilometrów (§ 15),
- 3) różnicę między dodatkową dopłatą a kwotą z tytułu niewykonania planu wozokilometrów; różnica ta stanowi bądź zmniejszoną dodatkową dopłatę budżetową, bądź — gdy kwota za niewykonanie wozokilometrów jest większa od dodatkowej dopłaty — sumę, o którą należy zmniejszyć planowaną dopłatę budżetową.

§ 17. 1. Przy ustalaniu i rozliczaniu w obowiązującym trybie należnych dopłat budżetowych przedsiębiorstwa sporządzają raz na kwartał zestawienia na formularzach nakładu urzędowego Ministerstwa Finansów (wzór nr 1801, 1802, 1803), które otrzymać można w wydziale finansowym prezydium właściwej rady narodowej.

2. Rozliczenie dopłat budżetowych następuje zgodnie z przepisami zarządzenia Ministra Finansów z dnia 3 lipca 1964 r. w sprawie szczegółowych zasad i trybu rozliczeń przedsiębiorstw gospodarki komunalnej z budżetami terenowymi z tytułu wpłat z zysku i dopłat budżetowych oraz dokonywania odpisów na fundusze: rozwoju, rezerwowy i inwestycyjno-reмонтowy (Monitor Polski Nr 46, poz. 225).

§ 18. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Finansów i Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 29 września 1961 r. w sprawie sposobu ustalania dopłat budżetowych dla przedsiębiorstw gospodarki komunalnej (Dz. Urz. M. G. K. Nr 18, poz. 106) i
- 2) zarządzenie Ministrów Gospodarki Komunalnej i Finansów z dnia 31 grudnia 1963 r. nr EF-6/28-1040/63 w sprawie zasad planowania usług przewozowych oraz dopłat budżetowych dla usprawnienia komunikacji miejskiej.

§ 19. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1965 r.

Minister Finansów: *J. Albrecht*

Minister Gospodarki Komunalnej: *w z. A. Alster*