

**UCHWAŁA NR XV.301.2019
RADY MIASTA ZIELONA GÓRA**

z dnia 29 października 2019 r.

w sprawie rozpatrzenia petycji.

Na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o *petycjach* (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o *samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 506 z późn. zm.¹⁾) **uchwala się, co następuje:**

§ 1. 1. Petycję mieszkańca z dnia 20 września 2019 r. w sprawie monopolu autobusów miejskich Rada Miasta Zielona Góra **rozpatruje negatywnie.**

2. Uzasadnienie sposobu rozpatrzenia petycji jest zawarte w załączniku do uchwały.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącemu Rady Miasta do poinformowania wnoszących petycję o sposobie jej rozpatrzenia.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Zielona Góra.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Piotr Barczak

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1309, 1571, 1696 i 1815.

UZASADNIENIE

Petycja, zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o *petycjach*, złożona do organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego, jest rozpatrywana przez ten organ.

Mieszkaniec w dniu 20 września 2019 r. wniósł drogą elektroniczną petycję *w sprawie monopolu autobusów miejskich*.

Rada Miasta Zielona Góra, podzielając - stanowisko Prezydenta Miasta z dnia 15 października 2019 r., oparte na analizie przeprowadzonej przez niezależnego, wybitnego eksperta w dziedzinie transportu miejskiego, oraz zgadzając się ze stanowiskiem Komisji Skarg, Wniosków i Petycji z dnia 22 października 2019 r., **rozpatruje petycję negatywnie**. Rada uzasadnia swe stanowisko, jak niżej.

Autor petycji porusza dwa wątki: szczegółowy – dotyczący rozkładu jazdy autobusów linii 12 i ogólny – dotyczący świadczenia usług przewozowych w zielonogórskiej komunikacji miejskiej przez jeden podmiot, a nie jak w np. w Białymstoku i Gdyni – przez m.in. 3 spółki komunalne. Mieszkaniec stawia tezę, że brak konkurencji pomiędzy podmiotami wewnętrznymi jest powodem braku kursów w na linii 12 pomiędzy godzinami 16:14 i 21:03 z ul. Dekoracyjnej (przystanek Elektronowa). Przywołane przykłady Białegostoku i Gdyni dotyczą miast znacznie większych od Zielonej Góry, które dodatkowo organizują komunikację miejską na obszarze wielu jednostek administracyjnych (przykładowo w Gdyni linie komunikacji miejskiej obsługują – na podstawie zawartych porozumień komunalnych – także miasta: Gdańsk, Redę, Rumie, Sopot i Wejherowo, gminę miejsko-wiejską Żukowo oraz gminy wiejskie: Kosakowo, Szemud i Wejherowo). Konkurencję w sferze wykonawstwa usług przewozowych wprowadzono w obydwu tych miastach na początku lat 90., po uprzednim instytucjonalnym wydzieleniu organizatora przewozów (w Białymstoku w 1991 r. w postaci Zakładu Obsługi Komunikacji Miejskiej, wcielonego potem w strukturę Urzędu Miejskiego, a w Gdyni w 1992 r. – jako Zarządu Komunikacji Miejskiej) w reakcji na strajki załogi i żądania płacowe pracowników ówczesnych monopolistycznych, państwowych przedsiębiorstw przewozowych w obydwu tych miastach. Należy podkreślić, że na początku lat 90., kiedy to nastąpił podział przedsiębiorstw w obydwu wskazanych miastach, obsługą komunikacyjną miast zajmowały się wojewódzkie i miejskie przedsiębiorstwa oraz zakłady komunikacyjne, posiadające status przedsiębiorstw państwowych. Miasta de facto nie miały wpływu na działania obsługujących je przedsiębiorstw, dlatego po transformacji ustrojowej pierwszym zadaniem była ich komunalizacja, pociągająca za sobą likwidację wojewódzkich przedsiębiorstw i powołanie w ich miejsce, na bazie funkcjonujących zakładów lub oddziałów, przedsiębiorstw miejskich. Poziom organizacyjno-zarządczy skomunalizowanych przedsiębiorstw i zakładów determinował niezbędny zakres restrukturyzacji. Komunalizacja przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej pociągnęła za sobą konieczność wyboru formy organizacyjno-prawnej tych podmiotów. Na początku dekady lat 90. wystąpił trend do przekształcania operatorów komunalnych w zakłady budżetowe. U podstaw tych przekształceń leżało dążenie do zapewnienia łatwego sterowania komunikacją miejską przez władzę publiczną oraz do obniżenia kosztów i uniknięcia obciążeń podatkowych. Obniżenie kosztów było możliwe w następstwie nienaliczania w zakładzie budżetowym amortyzacji, jako elementu kosztów. Wymagało to jednak bezpośredniego inwestowania w infrastrukturę i tabor przez gminy. Z kolei uniknięcie obciążeń podatkowych wiązało się z nieobowiązaniem w odniesieniu do zakładów budżetowych, stosowanego na początku dekady lat 90., podatku od ponadnormatywnego wzrostu wynagrodzeń, występującego w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w rezultacie aktywnego, roszczeniowego działania związków zawodowych. Analogiczne przekształcenie miało też miejsce w Zielonej Górze. W Gdyni, z racji eksploatacji w MZK – zakładzie budżetowym – zarówno autobusów, jak i trolejbusów, a także ze względu na bardzo dużą skalę i obszar działania operatora, wystąpiły trudności w zapewnieniu właściwego poziomu ilościowego i jakościowego usług komunikacji miejskiej przez dość duży, jeden podmiot (obecnie komunikację miejską w tym mieście obsługują 363 pojazdy, w tym 105 trolejbusów). Z różnych zleczanych w tamtym czasie analiz wynikało, że optymalną wielkością firmy przewozowej jest zakład eksploatujący jedną zajezdnię i około 75-100 pojazdów. W związku z tym, w 1994 roku w rezultacie podziału komunalnego zakładu budżetowego, utworzono dwie spółki przewozowe i jedną zajmującą się naprawami głównymi taboru oraz produkcją trolejbusów. W niespełna cztery lata po tym etapie restrukturyzacji nastąpił kolejny, polegający na wyodrębnieniu spółki trolejbusowej ze spółki przewozowej eksploatującej autobusy i trolejbusy. Oddzielenie organizacyjno-prawne autobusów od

trolejbusów zapewniło trolejbusom możliwość lepszego rozwoju oraz pozwoliło na precyzyjny i niezależny rachunek kosztów. Każda z komunalnych spółek przewozowych zaczęła eksploatować po 75-100 pojazdów. W Białymstoku, jak już wspomniano, powołano organizatora transportu miejskiego w postaci Zakładu Obsługi Komunikacji Miejskiej, który zatrudnił do realizacji przewozów: trzech operatorów komunalnych, powstałych, podobnie jak organizator, z podziału monopolistycznego przedsiębiorstwa oraz operatora prywatnego, stanowiącego konkurencję dla operatorów komunalnych. Wdrożone w Białymstoku rozwiązanie spowodowało wzrost standardu usług przewozowych oraz efektywności ekonomicznej ich świadczenia. Z czasem jednak wystąpiły bariery jego prawidłowego funkcjonowania, w postaci zbyt dużego uzależnienia działalności operatorów komunalnych od organizatora, przede wszystkim w związku z kupowaniem taboru dla tych operatorów i brakiem adekwatnego dla gospodarki rynkowej systemu zatrudniania operatorów przez ten podmiot. W rezultacie, operator prywatny wycofał się z realizacji działalności przewozowej. Sytuacja, w której na rynku pozostali tylko pozornie ze sobą konkurujący operatorzy komunalni, przestała być efektywna i stała się w związku z tym trudna do uzasadnienia. Spowodowało to, po kilkunastu latach likwidację Zakładu i przekazanie zadań organizatora do Miasta Białystok. Od grudnia 2009 roku, kiedy to obowiązują postanowienia Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, precyzujące zasady powierzania świadczenia usług przewozowych podmiotom wewnętrznym jednostek samorządu terytorialnego (spółkom ze 100% udziałem gmin) oraz rozliczanie tych usług, trend podziału dużych operatorów na mniejsze jednostki został zastopowany. Powyższe powoduje, że zarówno w Białymstoku, jak i w Gdyni, bardzo poważnie brana jest pod uwagę możliwość przynajmniej częściowej konsolidacji spółek-operatorów komunikacji miejskiej. Wielkość operatora zielonogórskiej komunikacji miejskiej – 89 jednostek taborowych w inwentarzu (72 w ruchu) – także nie uzasadnia jego podziału na dwie mniejsze jednostki. Liczba autobusów w MZK w Zielonej Górze odpowiada bowiem ilościanom w spółkach białostockich i gdyńskich po podziale.

Odnosząc się natomiast do kwestii linii 12, należy wyjaśnić, że linia ta dedykowana jest przede wszystkim dojazdom do pracy i powrotom z niej dla pracowników zakładów zlokalizowanych w rejonie ulic Dekoracyjnej, Zjednoczenia i Naftowej. W uzgodnieniu z największymi pracodawcami z tego rejonu ułożono rozkład jazdy odpowiadający ich potrzebom, który zapewnia możliwość powrotu z pracy po jej zakończeniu, m.in. o godzinach: 14:00, 14:30, 15:00, 15:30 i 16:00, zaś kurs wieczorny po godzinie 21 obsługuje autobus linii 26. W pozostałych godzinach popyt nie uzasadnia uruchamiania dodatkowych kursów.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Piotr Barczak