

Michał Krawczyk

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Nauk Społecznych
ORCID: 0000-0003-3923-3576

Organizacja miejskiego transportu publicznego na przykładzie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Sp. z o.o.

**Organization of municipal public transport on the example
of Municipal Transport Company in Siedlce Ltd.**

Streszczenie

Stosownie do ustawy o samorządzie gminnym do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym sprawy lokalnego transportu zbiorowego. W niniejszym artykule omówiono zadania jednostek samorządu terytorialnego jako organizatora transportu zbiorowego, problematykę zawierania przez te jednostki umów na świadczenie usług transportu zbiorowego, a także kwestię finansowania miejskiego transportu publicznego. W opracowaniu analiza stosownych regulacji normatywnych została zobrazowana na przykładzie organizacji transportu miejskiego w mieście Siedlce.

Słowa kluczowe: *Miasto Siedlce, transport publiczny, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o.*

Summary

According to the legal act on municipal self-government, the municipality's own tasks include satisfying the community's needs, including the issues of local public transport. This article discusses the tasks of local government units as the organizers of public transport. It presents the issue of concluding contracts by the authorities for the provision of public transport services, as well as the issue of financing public urban transport. In the study, the analysis of relevant normative regulations was illustrated by the organization of urban transport in the City of Siedlce.

Keywords: *city Siedlce, public transport, Municipal Transport Company in Siedlce Ltd.*

Stosownie do *Ustawy o samorządzie gminnym*¹, do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym sprawy lokalnego transportu zbiorowego (art. 7). Zgodnie zaś z *Ustawą o gospodarce*

¹ Dz.U. z 2019 r., poz. 506.

komunalnej (uogk)² gospodarka komunalna jednostek samorządu terytorialnego polega na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych, w celu zaspokojenia zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej. Gospodarka komunalna obejmuje w szczególności zadania o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych (art. 1). Gospodarka komunalna może być prowadzona przez jednostki samorządu terytorialnego m.in. w formach samorządowego zakładu budżetowego albo spółek prawa handlowego (art. 2 uogk). Dokonując wyboru ewentualnej formy prowadzenia działalności w sferze świadczenia usług lokalnego transportu zbiorowego, gmina powinna się kierować względami ekonomicznymi oraz efektywnym sposobem świadczenia tych usług³.

Jak słusznie zauważają Marian i Marta Masternak, zakwalifikowanie zadań z zakresu zbiorowego transportu publicznego do zadań publicznych rodzi szereg różnych konsekwencji, a w szczególności tą, że odpowiedzialność za prawidłową realizację tych zadań ponoszą organy administracji publicznej, odgrywające rolę organizatorów zbiorowego transportu publicznego. Na tych organach ciąży obowiązek zapewnienia prawidłowego funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, niezależnie od tego, jakim podmiotom: publicznym czy prywatnym, powierzono świadczenie usług przewozowych. Organy te, działając w prawnie określonych ramach, przesądzają o tym, komu powierzone zostaną zadania z tego zakresu, a ponadto kontrolują realizację tych zadań. W przypadkach przewidzianych prawem mają możliwość pozbawienia danego podmiotu uprawnień do prowadzenia działalności w tej dziedzinie (np. w drodze wypowiedzenia umowy bądź cofnięcia potwierdzenia zgłoszenia działalności)⁴.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (uoptz)⁵ nakłada na jednostkę samorządu terytorialnego jako organizatora transportu lokalnego szereg obowiązków. Do obowiązków tych należy m.in.: 1) badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej; 2) podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejące-

² Dz.U. z 2019 r., poz. 712.

³ T. Turek, *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego – uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, Opublikowano: FK 2012/4/43-51.

⁴ M. Masternak, M.M. Masternak, *Charakter prawny działalności wykonywanej w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego*, „St. Iur. Torun.” 2017, nr 2, s. 255.

⁵ Dz.U. z 2018 r., poz. 2016, 2435.

go planu transportowego albo do aktualizacji tego planu; 3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera; 4) określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 5) ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora; 6) określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów; 7) określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów; 8) przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 9) zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe⁶, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 11) ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 12) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania (art. 15 uoptz). Rozstrzygnięcia w wyżej wymienionych kwestiach następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Organizator transportu, a więc właściwa jednostka samorządu terytorialnego dokonuje wyboru operatora w trybie *Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych*⁷ albo *Ustawy z dnia 21 października*

⁶ Dz.U. z 2017r. poz.1983.

⁷ Dz.U. z 2018 r. poz. 1986, 2215, z 2019 r. poz. 53.

2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi⁸. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego także w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 uoptz). Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym np.: 1) liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w którym posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług; 2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej; 3) standard wyposażenia środków transportu (art. 21 uoptz).

Warto jednak zauważyć, iż organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy: 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny⁹, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007¹⁰, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 22 uoptz). W przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa powyżej, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Wymóg ten nie ma zastosowania w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samo-

⁸ Dz.U. z 2016 r. poz. 1920, z 2018 r. poz. 1669 i 1693.

⁹ „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów – przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami (art. 2 lit. j rozporządzenia).

¹⁰ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

dzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego (art. 22 uoptz).

Zadania jednostki samorządu terytorialnego w zakresie organizacji transportu miejskiego nie kończą się jednak na zawarciu umowy z wybranym podmiotem mającym świadczyć usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Do zadań jednostki samorządu terytorialnego jako organizatora należy także zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez co należy rozumieć m.in.: 1) negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem; 2) ocenianie i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 3) kontrolę nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, 4) współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 5) analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 6) dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych (art. 42 uoptz). W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator może wyrazić zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określić warunki, na jakich może być ona wykonywana (art. 44 uoptz).

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na: 1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub 2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub 3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 50 uoptz). Rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez ope-

ratora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna w swojej wielkości uwzględniać rozsądny zysk dla operatora. Pojęcie rozsądnego zysku wynika z charakteru usług publicznego transportu zbiorowego, które to usługi traktowane są w kategorii tzw. obowiązku świadczenia usług publicznych. Przyjmuje się, że operator (spółka komunalna lub przewoźnik – przedsiębiorca zewnętrzny) nie podjąłby dobrowolnie lub bez rekompensaty tych usług w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, a podjęcie tychże usług jest konieczne z punktu widzenia organów władzy publicznej ze względu na interes publiczny¹¹.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach Sp. z o.o. (MPK) rozpoczęło prowadzenie działalności gospodarczej z dniem 1 stycznia 1993 r. na podstawie Aktu założycielskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Sp. z o.o. (azmpk)¹² z dnia 10 września 1992 r. będącego wykonaniem uchwały Rady Miejskiej w Siedlcach z dnia 27 sierpnia 1992 r. w sprawie utworzenia spółki. Spółka wpisana jest do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000036170¹³.

¹¹ T. Turek, *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego – uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, Opublikowano: FK 2012/4/43-51.

¹² Akt założycielski Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach spółka z o.o. z dnia 10 września 2009 r. (tekst jednolity: akt notarialny Repertorium A nr 3134/2017).

¹³ Organami Spółki są: Zarząd, Rada Nadzorcza i Zgromadzenie Wspólników (par. 10 azmpk). Zarząd liczy od jednego do trzech członków powoływanych przez Radę Nadzorczą na czas nieoznaczony. Do składania oświadczeń i podpisywania w imieniu Spółki upoważniony jest samodzielnie Prezes Zarządu lub dwaj członkowie Zarządu albo jeden członek Zarządu łącznie z prokurentem. Zarząd winien uzyskać zezwolenie Rady Nadzorczej o ile czynność spowoduje powstanie zobowiązania pieniężnego przekraczającego 300 000 zł. Zezwolenia Rady Nadzorczej wymagają wszelkie darowizny (par. 11 i 12 azmpk). Rada Nadzorcza składa się z trzech do sześciu członków. Dwóch członków Rady Nadzorczej powołują i dowołują pracownicy Spółki, pozostałych członków Rady powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników. Kadencja Rady trwa trzy lata (par. 13 azmpk). Do kompetencji Rady Nadzorczej należy: 1) sprawowanie stałej kontroli nad działalnością Spółki we wszystkich gałęziach jej przedsiębiorstwa, 2) wybór podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych, 3) rozpatrywanie i opiniowanie wniosków Zarządu, co do podziału zysków oraz pokrycia strat, 4) składanie wobec Zgromadzenia Wspólników corocznego sprawozdania z wyników badania rachunków oraz przeprowadzonych kontroli, 5) stawianie wniosków na Zgromadzeniu Wspólników o udzielenie Zarządowi absolutorium, 6) reprezentowanie Spółki w umowach i sporach z członkami Zarządu, 7) powoływanie i odwoływanie członków Zarządu Spółki, 8) opiniowanie wszystkich spraw przedstawianych Zgromadzeniu Wspólników przez Zarząd (par. 14 azmpk). Do wyłącznej kompetencji Zgromadzenia Wspólników należy: 1) rozpatrywanie i zatwierdzanie sprawozdania Zarządu z działalności Spółki oraz sprawozdania finansowego za ubiegły rok obrotowy, 2) podjęcie uchwały o podziale zysku lub sposobie pokrycia strat, 3) udzielanie członkom organów Spółki absolutorium z wykonania przez nich obowiązków, 4) powoływanie i odwoływanie

Spółka została zawiązana w celu wykonywania powierzonych jej aktem założycielskim zadań o charakterze użyteczności publicznej, w szczególności zadań własnych gminy, służących bieżącemu i nieprzerwanemu zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców Gminy Miasta Siedlce, dotyczących lokalnej komunikacji zbiorowej w zakresie przewozu osób i bagażu środkami komunikacji miejskiej. W celu pozyskiwania dodatkowych środków finansowych, poprawy rentowności i wykorzystania posiadanego potencjału, Spółka prowadzi działalność w także zakresie: wynajmu środków transportu lądowego, sprzedaży hurtowej i detalicznej paliw, obsługi i naprawy pojazdów mechanicznych, badań i analiz technicznych oraz usług parkingowych i reklamy (par. 1 i 7 azmpk). Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. właścicielem 100% udziałów Spółki jest Miasto Siedlce, które posiada 15 045 udziałów o wartości nominalnej 1 000 zł każdy.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach, świadcząc na rzecz miasta usługi lokalnego transportu zbiorowego, realizuje także zadania wynikające z zawartych porozumień międzygminnych, których przedmiotem jest powierzenie miastu Siedlce przez gminy: Siedlce, Zbuczyn, Kotuń, Wiśniew, Skórzec, Mokobody, Suchożebry oraz Miasto i Gminę Mordy – na podstawie art. 74 ust. 1 i 2 *Ustawy o samorządzie gminnym* – prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego na terenie tych gmin¹⁴. Spółka będąca w 100% własnością miasta Siedlce, posiada status tzw. podmiotu wewnętrznego, co zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym pozwoliło organizatorowi transportu, tj. miastu Siedlce, na bezprzetargowe powierzenie Spółce wykonywania lokalnego transportu zbiorowego. Realizowana przez Spółkę umowa zawarta z miastem Siedlce przewiduje wykonywanie corocznie tzw. planu eksploatacyjnego w zamian za zwrot kosztów z tytułu ulg miejskich i wypłatę tzw. rekompensaty. Organem uprawnionym do

członków Rady Nadzorczej, 5) decydowanie o przystąpieniu do innej spółki, organizacji gospodarczej lub organizacji społecznej oraz wystąpienia z niej, 6) zbycie lub nabycie nieruchomości, 7) ustalanie zasad wynagradzania członków Zarządu oraz przyznawanie wynagrodzenia członkom rady Nadzorczej, 8) zbycie lub wydzierżawienie przedsiębiorstwa lub ustanowienia na nim prawa użytkowania, 9) podwyższanie lub obniżanie kapitału zakładowego, 10) zmiana aktu założycielskiego, 11) połączenie lub rozwiązanie Spółki (par. 16 azmpk).

¹⁴ Kwestią niezwykle ciekawą, ale wykraczającą poza ramy rozdziału, jest problematyka dopuszczalności organizowania przez jednostkę samorządu terytorialnego połączeń publicznego transportu zbiorowego, które wybiegają swoim zasięgiem poza teren jednostki samorządu terytorialnego.

Zob.: B. Mazur, *Połączenia komunikacyjne wybiegające poza obszar organizatora transportu publicznego*, Opublikowano: ST 2018/7-8/131-144.

ustalania opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej jest Rada Miasta Siedlce. Aktualnie obowiązujące opłaty za usługi przewozu osób i bagażu w komunikacji miejskiej zostały ustanowione *Uchwałą Rady Miasta Siedlce Nr X/104/2015 z dnia 29 czerwca 2015 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez miasto Siedlce środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ulgowych*¹⁵. Uwzględniając dotychczasowe praktyki organizatora transportu w zakresie kształtowania opłat za usługi przewozowe, należy zakładać, iż w najbliższym okresie wysokość opłat za przejazdy pozostanie na dotychczasowym poziomie, pomimo, iż przychody ze sprzedaży biletów stanowią przychód Spółki i zarazem element wynagrodzenia za wykonywanie przez Spółkę usług lokalnego transportu zbiorowego oraz mają wpływ na wysokość rekompensaty wypłacanej przez Spółkę przez organizatora transportu.

Zgodnie z aktualnie obowiązującą umową o świadczenie usług transportowych zawartą pomiędzy miastem Siedlce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Siedlcach sp. z o.o.¹⁶ MPK jest zobowiązane zapewnić punktualne wykonywanie usług transportu lokalnego w zgodzie z obowiązującym planem operacyjnym i zawartym w nim rozkładem jazdy. Nie stanowi jednak naruszenia punktualności zdarzenie, które było wynikiem działania siły wyższej, osoby trzeciej lub powstało w wyniku udokumentowanych przez MPK utrudnień w ruchu, za które MPK nie ponosi odpowiedzialności (par. 7 pkt 3 i 4 umowy). MPK zobowiązane jest do ekspedowania na linie sprawnego technicznie taboru, właściwie oznakowanego i czystego, wyposażenia autobusów w niezbędną ilość kas fiskalnych i kasowników do kasowania biletów elektronicznych, bieżącego wywieszania na wszystkich przystankach rozkładów jazdy oraz zatrzymywania się autobusów na wszystkich przystankach obsługiwanych linii wymienionych w rozkładach jazdy (par. 7 pkt 5 umowy). MPK jest zobowiązane każdego

¹⁵ Dz. Urz. Woj. Maz. Poz. 6120 z póź. zm.

¹⁶ Umowa z dnia 17 lutego 2010 r. zawarta pomiędzy Miastem Siedlce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Siedlcach sp. z o.o. o wykonywanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. zadań o charakterze użyteczności publicznej na warunkach określonych przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej, w szczególności zadań własnych gminy w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, służących bieżącemu i nieprzerwanemu zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców Gminy Miasta Siedlce w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

roku, do dnia 15 września, do opracowania planu świadczenia usług w roku następnym, po przeprowadzeniu konsultacji z miastem, w którym w szczególności określone będą trasy autobusowe poszczególnych linii, na których MPK będzie świadczyć usługi transportu lokalnego wraz z ewentualnymi wariantami, oraz roczną pracę przewozową wyrażoną w wozokilometrach, jaką na danej linii będzie musiało zrealizować MPK, a także opcjonalnie inne parametry, tj. ilość wykonywanych taborem niskopodłogowym, rodzaj taboru, itp. MPK jest zobowiązane świadczyć usługi zbiorowego transportu lokalnego w oparciu o zatwierdzone przez miasto w terminie do końca października każdego roku, na rok następny, plan świadczenia usług (par. 3 pkt 1 i 2 umowy).

MPK na własny koszt i własne ryzyko jest odpowiedzialne za emisję biletów uprawniających do przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego, w szczególności zobowiązane jest zapewnić możliwość zakupu biletów pasażerom u dystrybutorów oraz u kierowców autobusów. Podstawowymi formami biletów obowiązujących na liniach obsługiwanych przez MPK są: bilet elektroniczny, czyli zapis na Siedleckiej Karcie Miejskiej (na określony miesiąc lub na okres 30 dni z określonymi datami obowiązywania), tzw. elektroniczna portmonetka, bilet zakupiony u kierowcy autobusu oraz bilet papierowy zakupiony u dystrybutora (par. 4 umowy). W 2018 r. wydano 2 429 Siedleckich Kart Miejskich. Od początku funkcjonowania biletu elektronicznego, wydano 36 038 kart, w tym 12 619 kart uprawniających do przejazdów ze zniżką 100%. Na koniec 2018 r., na terenie miasta Siedlce funkcjonowało 6 punktów doładowań karty miejskiej, w tym jeden punkt dwustanowiskowy w Spółce, będący jednocześnie miejscem, w którym dokonuje się personalizacji Siedleckiej Karty Miejskiej. W 2018 r. prowadzona była sprzedaż biletów jednorazowych w I, II i III strefy w formie papierowej (przez osoby fizyczne i prawne, które posiadają zawarte ze Spółką stosowne umowy) w 48 punktach sprzedaży. Usługę kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu oraz prowadzenia windykacji i egzekucji należności z tytułu jazdy bez ważnego dokumentu przewozu w autobusach Spółki w 2018 r. świadczyła firma TBW Sp. z o.o. z siedzibą w Janusznie¹⁷.

Poza wpływami ze sprzedaży biletów okresowych i jednorazowych za przejazdy środkami lokalnego transportu zbiorowego, dochód MPK sta-

¹⁷ Sprawozdanie Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach sp. z o.o. z działalności w roku 2018, Siedlce luty 2019, s. 15.

nowią także wpływy z tytułu zwrotu przez miasto Siedlce na rzecz MPK kosztów przejazdów osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych i bezpłatnych (par. 9 ust. 2 pkt 2 umowy)¹⁸.

Do przychodów Spółki należy także rekompensata wypłacana przez miasto Siedlce. Wysokość rekompensaty obliczana jest zgodnie z załącznikiem Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Rekompensata ta nie może jednak przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów. Miasto Siedlce zobowiązane jest także do wypłaty na rzecz MPK „rozsądnego zysku”, o którym mowa w przytoczonym powyżej rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady, kalkulowanego jako średnioroczny zwrot kapitału własnego. Roczna stopa zwrotu z kapitału własnego została określona w umowie między miastem Siedlce a MPK (par. 9 ust. 2 pkt 4 i 5 umowy).

W 2018 r. Spółka przewiozła ogółem 4 944 644 osób, tj. o 84 955 więcej niż w 2017 r. Zauważalny jest wzrost w każdej grupie pasażerów, zwłaszcza wśród osób posługujących się biletami jednorazowymi. W 2018 r. przewieziono 21 904 pasażerów niepełnosprawnych¹⁹.

Do głównych zadań MPK na rok 2019 Zarząd Spółki zaliczył m.in. zrealizowanie w pełnym zakresie i w określonych standardach umowy za-

¹⁸ Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Siedlce Nr X/104/2015 z dnia 29.06.2015 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Siedlce środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia osób uprawnionych do przejazdów ulgowych, w 2018 r. ulgowymi przejazdami były objęte następujące grupy pasażerów: a) 100% zniżki: dzieci do czasu rozpoczęcia nauki szkolnej dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawna nie dłużej jednak niż do ukończenia 24 roku życia oraz ich opiekunowie, osoby niewidome i ociemniałe oraz niezdolne do samodzielnej egzystencji wraz z towarzyszącym im w czasie podróży opiekunem, osoby, które ukończyły 70 rok życia, honorowi dawcy krwi, policjanci Komendy Miejskiej Policji oraz strażnicy Straży Miejskiej w Siedlcach w trakcie wykonywania czynności służbowych, pasażerowie w Dniu Bez Samochodu, osoby posiadające status: „działacza opozycji antykomunistycznej”, „osoby represjonowanej z powodów politycznych”, b) 50% zniżki: uczniowie, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, c) 25% zniżki: emeryci i renciści. Kategorie osób uprawnionych do przejazdów ulgowych środkami lokalnego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w II i III strefie biletowej, przebiegających na obszarze gmin, objętych usługami przewozowymi o charakterze użyteczności publicznej organizowanymi przez Miasto Siedlce, w oparciu o zawarte porozumienie międzygminne: 1) do przejazdów na podstawie biletu ze zniżką 100%: dla dzieci do czasu rozpoczęcia nauki szkolnej oraz osoby, które ukończyły 70 rok życia, 2) do przejazdów na podstawie biletu ze zniżką 50%: uczniowie, nie dłużej jednak niż do ukończenia 24 roku życia.

¹⁹ Sprawozdanie Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach sp. z o.o. z działalności w roku 2018, Siedlce, luty 2019, s. 12.

wartej z miastem Siedlce dotyczącej wykonania przez Spółkę lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta Siedlce oraz gmin, które zawarły z miastem Siedlce porozumienia międzygminne w tym zakresie. Za podstawowy cel uznano także prace optymalizacyjne dotyczące rozkładu jazdy autobusów oraz częściowe odnowienie taboru autobusowego poprzez zakup pięciu nowych autobusów niskopodłogowych klasy MIDI. W bieżącym roku Spółka zawrze kolejną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na lata 2020-2029²⁰.

Bibliografia

- Akt założycielski Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach spółka z o.o. z dnia 10.09.1992 r.* (tekst jednolity: akt notarialny Repertorium A nr 3134/2017).
- Masternak M., Masternak M.M., *Charakter prawny działalności wykonywanej w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego*, „St.Iur.Torun.” 2017, nr 2, s. 239-258.
- Mazur B., *Połączenia komunikacyjne wybiegająca poza obszar organizatora transportu publicznego*, ST 2018/7-8/131-144.
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70* 5.
- Sprawozdanie Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach sp. z o.o. z działalności w roku 2018*, Siedlce, luty 2019.
- Turek T., *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego – uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, FK 2012/4/43-51.
- Uchwała Rady Miasta Siedlce Nr X/104/2015 z dnia 29 czerwca 2015 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Siedlce środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz w sprawie ustalenia kategorii osób uprawnionych do przejazdów ulgowych*, Dz. Urz. Woj. Maz. Poz. 6120 z póź. zm.
- Umowa z dnia 17 lutego 2010 r. zawarta pomiędzy Miastem Siedlce a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Siedlcach sp. z o.o. o wykonywanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Siedlcach sp. z o.o. zadań o charakterze użyteczności publicznej na warunkach określonych przepisami *Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej*, w szczególności

²⁰ Tamże, s. 17.

zadań własnych gminy w rozumieniu *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*, służących bieżącemu i nieprzerwanemu zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców Gminy Miasta Siedlce w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Ustawa z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe, Dz.U. z 2017 r. poz.1983.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2018 r., poz. 2016, 2435.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej, Dz.U. z 2019 r., poz. 712.

Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz.U. z 2016 r. poz. 1920, z 2018 r. poz. 1669 i 1693.

Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, Dz.U. z 2018 r. poz. 1986, 2215, z 2019 r. poz. 53.

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. z 2019 r., poz. 506.