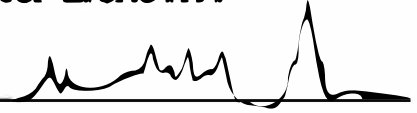




40
LUBELSKI
LIPIEC '80

Zastępca Prezydenta Miasta Lublin



ISO 9001:2015
FS 583655



Departament Inwestycji i Rozwoju

plac Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin, tel.: +48 81 466 2010, fax: +48 81 466 2011
ePUAP: /UMLublin/SkrytkaESP, e-mail: zastepcy.prezydenta1@lublin.eu, www.um.lublin.eu

SEKRETARIAT
Zastępców Prezydenta i Sekretarza Miast.
Plac Władysława Łokietka 1
20-109 Lublin
tel. (081) 466 20 10, fax (081) 466 20 11
11.01.2021

Lublin, 11.01.2021 r.

Pan

Robert Derewenda

Radny Rady Miasta Lublin

za pośrednictwem

Pana

Jarosława Pakuły

Przewodniczącego Rady Miasta Lublin

Do sprawy: BRM-II.0003.1.224.2020

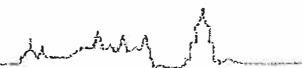
Szanowny Panie

Odpowiadając na Pana interpelację z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie zastąpienia autobusów spółki Warbus Sp. z o. o. autobusami marki Jelcz informuję co następuje.

Spółka Warbus Sp. z o. o. realizowała usługi publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Lublin na podstawie zawartej z Gminą umowy, której okres obowiązywania obejmował 15 grudnia 2016 r. - 31 grudnia 2024 r. Zgodnie z powyższą umową, spółce zlecano rocznie do wykonania około 770 000 kilometrów dziesięcioma pojazdami klasy maxi i około 1 400 000 kilometrów dwudziestoma pojazdami klasy mega.

W dniu 25 lutego 2019 r. spółka Warbus złożyła wypowiedzenie ww. umowy (ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2019 r.) argumentując je brakiem płatności właściwie waloryzowanych stawek przewozowych. Należy nadmienić, że w/w stawki przewozowe zostały skalkulowane i podane przez spółkę w ofercie złożonej w trakcie przeprowadzonego postępowania przetargowego. Tym samym Gmina Lublin nie miała wpływu na ustalenie ich wysokości (nie zostały one narzucone „odgórnie” przez Gminę w zawartej ze spółką umowie).

Mając na względzie wskazaną powyżej wielkość pracy przewozowej realizowanej przez spółkę w ramach przedmiotowej umowy zaprzestanie jej realizacji spowodowało poważne zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Lublin. Tym samym z uwagi na konieczność zabezpieczenia realizacji potrzeb

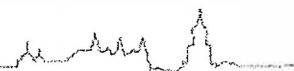


przewozowych pasażerów oraz zapewnienie ciągłości świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (stanowiących jedno z zadań własnych Gminy), Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie (działający w imieniu Gminy Lublin) podjął przewidziane przez prawo (ustawę o publicznym transporcie zbiorowym) działania (w szczególności rozmowy z pozostałymi operatorami realizującymi przewozy na terenie Gminy Lublin) mające na celu jak najszybsze znalezienie podmiotu, który przejąłby realizację kursów, których wykonywania zaprzestała spółka Warbus Sp. z o. o. Należy wskazać, że zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku wystąpienia zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego. W/w przepis umożliwia organizatorowi bezpośrednie zawarcie umowy w sytuacji wystąpienia zakłócenia świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka takiego zakłócenia. Uwzględniając w/w zapisy ustawy oraz brak możliwości zachowania terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie prowadził rozmowy z operatorami świadczącymi usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Lublin (spółki Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o. o., Irex 1 Sp. z o. o.) oraz podmiotem wewnętrznym MPK – Lublin Sp. z o. o., a także zamieścić ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w tym zakresie.

Mając na względzie uzyskane w trakcie prowadzonych z operatorami rozmów informacje o ograniczonych możliwościach realizacji kursów wykonywanych przez spółkę Warbus (ograniczenia taborowe) ZTM w Lublinie zwrócił się do MPK Lublin Sp. z o. o. (podmiotu wewnętrznego) o podjęcie działań mających na celu przejęcie od 1 września 2019 r. części zadań przewozowych realizowanych przez Warbus Sp. z o. o. (zabezpieczenie większej liczby pojazdów, kierowców, itp.). Mając powyższe na uwadze, MPK Lublin zakupiło 28 pojazdów marki Jelcz M121I4, które po przeprowadzeniu wszelkich formalności miały wyjechać na ulice miasta od 1 września 2019 r.

W dniu 17 lipca 2019 r. pomimo deklarowanego wcześniej rozwiązania obowiązującej umowy z dniem 31 sierpnia 2019 r. (tj. z zachowaniem umownych okresów wypowiedzenia) spółka Warbus Sp. z o. o. poinformowała ZTM w Lublinie o zaprzestaniu realizacji umowy z dniem następnym tj. 18 lipca 2019 r. Nagłe zaprzestanie przez spółkę wykonywania kursów bez wcześniejszego powiadomienia pozbawiło pasażerów korzystających z obsługiwanych przez nią kursów możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb komunikacyjnych w zakresie np. dojazdu o wybranej godzinie do pracy, szkoły czy placówki służby zdrowia. Wskazane działania spółki były również niekorzystne dla Gminy Lublin, która była zmuszona w trybie natychmiastowym znaleźć podmiot, który realizowałby kursy w zamian za spółkę Warbus Sp. z o. o.

Mając na względzie wcześniejsze zakończenie usług przewozowych zintensyfikowano prace dotyczące przejęcia przez innych przewoźników części zadań przewozowych dotychczas wykonywanych przez spółkę Warbus. W wyniku przeprowadzonych negocjacji



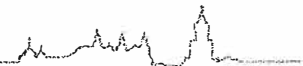
ZTM w Lublinie zawarł dodatkową umowę na świadczenie usług przewozu regularnego osób w ramach lokalnego transportu zbiorowego ze spółką Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o. o. Umowa przewidywała realizację przewozów trzema pojazdami, w tym jednym autobusem przegubowym.

Jednocześnie z podjęciem działań dotyczącym zastąpienia pojazdami innych przewoźników rozkładów jazdy dotychczas realizowanych pojazdami firmy Warbus, ZTM w Lublinie rozpoczął działania w zakresie zminimalizowania skutków niedoboru pojazdów wykonujących przewozy, w tym przede wszystkim pojazdów przegubowych. Na podstawie badań napełnienia pojazdów (wykorzystanie bramek liczących w pojazdach oraz obserwacji na przystankach wykonywanych przez pracowników ZTM w Lublinie) zmniejszono częstotliwość na liniach o średnim i małym napełnieniu przy pozostawieniu obsady na liniach najbardziej obciążonych na niezmiennym poziomie.

Biorąc pod uwagę gotowość techniczną MPK Lublin używane pojazdy przede wszystkim zastąpiły awaryjny i kosztowny w naprawie tabor przewoźnika pozwalając na maksymalną realizację przewozów. Odpowiednie zaplanowanie i reorganizacja rozkładów jazdy, niewielka aczkolwiek przydatna zmiana siatki połączeń pozwoliły zapobiec skutkom zaprzestania realizacji przewozów przez spółkę Warbus.

W związku z wybuchem w marcu 2020 r. epidemii wirusa COVID-19, która spowodowała drastyczne zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów, a tym samym zmniejszenie zapotrzebowania na usługi przewozowe zaprzestano prac nad rozpoczęciem procedury przetargowej (która miała zostać przeprowadzona w terminie wskazanym w zamieszczonym wcześniej przez ZTM ogłoszeniu o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) zmierzającej do wyłonienia nowego operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Lublin. Biorąc pod uwagę trudny do określenia termin znaczącego zwiększenia popytu na usługi przewozowe, powrót do prac nad planowanym przetargiem będzie uzależniony od sytuacji związanej z pandemią COVID, co jest całkowicie niezależne od działań ZTM. Jednocześnie należy wskazać, że obecna sytuacja w przewozie osób publicznym transportem zbiorowym na terenie miasta Lublin spowodowana pandemią COVID skutkuje na tyle dużym zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi przewozowe, że obecne możliwości przewozowe operatorów funkcjonujących na terenie Gminy Lublin są wystarczające.

W odniesieniu do poruszanej w interpelacji kwestii stawki odpłatności za wozokilometry realizowane przez spółkę MPK – Lublin Sp. z o. o. pragnę wskazać na istotne różnice pomiędzy charakterem świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez podmiot wewnętrzny (MPK – Lublin Sp. z o. o.) oraz pozostałych operatorów (Irex Sp. z o. o., Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o. o.), w tym spółkę Warbus Sp. z o. o. Na wstępie należy wskazać na różnice pomiędzy podmiotem wewnętrznym jakim jest spółka MPK – Lublin Sp. z o. o. a pozostałymi operatorami wynikające z uregulowań prawnych. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 lit. j Rozporządzenia Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. - podmiot wewnętrzny oznacza odrębną prawnie jednostką podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one (nad własnymi służbami). Powyższe definicja wskazuje, że podmiot wewnętrzny (w przedmiotowej sprawie MPK – Lublin Sp. z o.o.) jest wyodrębnioną prawnie jednostką nad



którą właściwy organ (Gmina Lublin) sprawuje kontrolę (posiada 100 procent udziałów w spółce). Należy wskazać, że podstawowym zadaniem (celem statutowym) podmiotu wewnętrznego jest realizacja powierzonego przez właściwy organ zadania własnego w zakresie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwego organu. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w przepisach w/w rozporządzenia (w szczególności art. 5 lit. b), zgodnie z którymi - podmiot wewnętrzny w ramach prowadzonej przez siebie działalności może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego (niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych) i nie może brać udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego. Powyższe w znaczący sposób ogranicza możliwość prowadzenia przez taki podmiot działalności gospodarczej w zakresie publicznego transportu zbiorowego (brak możliwości wykonywania usług przewozowych poza terytorium właściwego organu), a tym samym wpływa na koszty prowadzenia działalności gospodarczej (brak możliwości osiągania przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych na terenie innych jednostek). Natomiast w przypadku pozostałych operatorów nie będących podmiotem wewnętrznym - są to przedsiębiorcy uprawnieni do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu zbiorowego, którzy zawarli z właściwym organem (Gminą Lublin) umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Podmioty te mogą swobodnie prowadzić działalność gospodarczą w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie innych jednostek samorządu (osiągać z tego tytułu dodatkowe przychody), a Gmina nie sprawuje nad nimi kontroli analogicznej do kontroli jaką sprawuje nad podmiotem wewnętrznym.

Ponadto należy wskazać, że w odniesieniu do podmiotu wewnętrznego zlecenie usług przewozowych następuje w drodze powierzenia (art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), natomiast w przypadku pozostałych operatorów – w drodze przetargu nieograniczonego. Przystępując do postępowania przetargowego operatorzy składają skalkulowane przez siebie oferty cenowe na świadczenie usług przewozowych, które według dokonanych przez nich wyliczeń mają zapewnić odpowiedni poziom rentowności świadczonych usług przewozowych. W przypadku powierzenia usług przewozowych podmiotowi wewnętrznemu wysokość rekompensaty jest ustalana przez właściwy organ w oparciu o określone procedury, w szczególności audyt kosztów przeprowadzony w podmiocie wewnętrznym (podmiot wewnętrzny nie ma możliwości samodzielnego ustalenia wysokości stawki rekompensaty w oparciu o dokonane przez siebie wyliczenia).

Wskazane powyżej różnice formalnoprawne w funkcjonowaniu i zlecaniu usług przewozowych podmiotowi wewnętrznemu i pozostałym operatorom wymuszają istotne różnice w sposobie ustalania odpłatności za wykonywane usługi. W przypadku operatorów wysokość stawki jest ustalana przez operatora w przedstawionej przez niego ofercie, w oparciu o dokonaną przez niego kalkulację mającą zapewnić mu odpowiedni poziom rentowności. Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego stawka rekompensaty za świadczone usługi jest ustalana w oparciu o określone procedury przez organ, który powierza takiemu podmiotowi realizację zadań przewozowych. Przy czym wpływ na

wysokość tak ustalonej stawki rekompensaty ma również fakt ograniczenia możliwości prowadzenia działalności w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez podmiot wewnętrzny (nie może on brać udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego – Gminy Lublin).

Mając na względzie powyższe należy wskazać, że wysokość stawki za usługi publicznego transportu zbiorowego powierzone do realizacji spółce MPK – Lublin Sp. z o. o. została ustalona w sposób zgodny z przepisami zawartej pomiędzy Gminą Lublin a spółką umowy powierzenia. W odniesieniu do wysokości stawki obowiązującej spółkę Warbus Sp. z o. o. została ona skalkulowana i ustalona przez samą spółkę w przedłożonej przez nią w toku postępowania przetargowego ofercie. Tym samym Gmina Lublin nie miała wpływu na tak ustaloną stawkę ani nie narzuciła jej „odgórnie” spółce Warbus.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA LUBLIN

Artur Szymczyk

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pan Jarosław Pakuła – Przewodniczący Rady Miasta Lublin
3. Sekretarz Miasta Lublin