

**Protokół Nr LXIII/23**  
**z sesji Rady Miasta Bydgoszczy**  
**z dnia 11 stycznia 2023 r.**  
**(w godz. 9<sup>00</sup> – 12<sup>00</sup>)**

**Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba - Zyglar** otworzył LXIII sesję Rady Miasta Bydgoszczy.

Powitał Radnych Rady Miasta, Prezydenta Miasta, Zastępców Prezydenta, Skarbnika Miasta, Sekretarza Miasta, Komendantów: Policji, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Miejskiej, dyrektorów wydziałów Urzędu Miasta, gminnych jednostek podległych i współpracujących z Miastem, przedstawiciele związków zawodowych, rad osiedli, prasy, radia i telewizji oraz mieszkańców przybyłych na sesję Rady Miasta Bydgoszczy.

Poinformował, że sesja została zwołana na wniosek Prezydenta Miasta.

## **Ad. pkt 2**

**Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba - Zyglar** stwierdził, że listę obecności podpisało 23 radnych, a więc Rada jest władna do podejmowania prawomocnych uchwał i decyzji.

## **Ad. pkt 3**

**Powołanie Komisji uchwał i wniosków.**

Radni zgłosili następujące kandydatury:

Wojciecha Bulandy, Mateusza Zwolaka, Jerzego Mickusia

Radni wyrazili zgodę na pracę w Komisji.

Rada przegłosowała wyżej zgłoszone propozycje.

Wynik głosowania:

**W.1 22 głosy „za”.**

**Porządek obrad:**

1. Otwarcie sesji.
2. Stwierdzenie kworum.
3. Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.
4. Informacja Prezydenta w sprawie negocjacji umowy z MZK sp. z o.o. na lata 2023-2031.
5. Informacja Prezydenta w sprawie współpracy w zakresie gospodarki odpadami z Gminą Miasta Toruń.
6. Dyskusja.
7. Zakończenie sesji.

## **Ad. pkt 4**

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** podziękował radnym za liczne przybycie na sesję Rady Miasta. Sesja została zwołana w trybie nadzwyczajnym ze względu na potrzebę omówienia ważnych, istotnych tematów dla Miasta i przedstawienia rzetelnych informacji.

Przedstawił w formie prezentacji multimedialnej *Informację Prezydenta w sprawie negocjacji umowy z MZK sp. z o.o. na lata 2023-2031.*

**Radny Marcin Lewandowski** – *wystąpienie Klubowe* – przedstawił wystąpienie w formie prezentacji multimedialnej. Podziękował Prezydentowi Miasta za zaprezentowanie sytuacji dot. negocjacji umowy z MZK.

Zauważył, że spora część mieszkańców nie jest zadowolona z funkcjonowania komunikacji publicznej. Przypomniwał, że radni otrzymali 31 plików zawierających korespondencję z Zarządem MZK oraz innymi podmiotami dotyczącą uzgodnień związanych z nową umową. Radni otrzymali między innymi Protokół uzgodnień z miesiąca września 2021 r. Powyższe oznacza, że Prezydent Miasta uważa przesłany dokument za ważny dla całego procesu. W dokumencie pojawiła się zapis: *Udział przedstawicieli organizacji związkowych w procesie negocjowania przez Zarząd Spółki warunków nowej umowy (...)*. Protokół został podpisany między innymi przez dwóch przedstawicieli organizacji związkowych. W swoim wystąpieniu Prezydent Miasta powiedział, że Protokół uzgodnień z dnia 06.09.2021 r. podpisali: Zarząd MZK, Przewodniczący NSZZ Solidarności, Przewodniczący ZZPKM, Mediator. Ponadto Porozumienie z dnia 07.07.2022 r. – *„Strony Porozumienia z dnia 06.09.2021 r. zawartego w obecności Mediatora podtrzymują wolę respektowania opisanych tam zasad współpracy pomiędzy Związkami Zawodowymi, Zarządem Spółki i Miastem Bydgoszcz.”* Z powyższego wynika, że dokument jest wiążący także dla Miasta. Zauważył, że w korespondencji, którą prowadził Prezydent Miasta w ramach negocjowania umowy nie pojawia się jeden z dwóch związków zawodowych działających przy MZK. Dokumenty przesyłane są do wiadomości tylko jednego związku zawodowego. Zapytał, dlaczego Prezydent Miasta – mimo uzgodnień z września 2021 r. – w korespondencji dotyczącej negocjowania nowej umowy powierzenia pomijał część organizacji związkowych działających przy MZK Sp. z o.o.?

Przypomniwał, że ówczesny Zarząd MZK zwracał uwagę na „metodologię” obliczania stawki przewozowej. W jednym z pism Prezes Zarządu MZK przyznał, że nie wie jaka jest „metodologia” ustalenia stawki: skąd wynika zaproponowana stawka: Mobilis + 10%. Zastępca Prezydenta Miasta M. Kozłowicz odpowiedział, iż: *(...) metodologia obliczenia stawki przewozowej opiera się na cenie rynkowej wynikającej z wybranej w przetargu (najlepszej) oferty na usługi przewozowe powiększonych o 10%.*

O to samo pyta w kolejnym piśmie Prezes Zarządu MZK: *Nie znam kalkulacji na podstawie których wykazano, że stawką bazową ma być cena najniższej oferty powiększona o 10%. Dlaczego taki procent, a nie na przykład 5 czy 25.* Dodał, że nie zostało wskazane uzasadnienie powyższej stawki.

Ponadto Prezydent Miasta powołuje się na zasadę gospodarności i stwierdza, że: *Zasada ta obliguje do efektywnego gospodarowania środkami publicznymi. Nieefektywny jest niewątpliwie zakup usługi transportowej po cenie wyższej niż jest oferowana na wolnym rynku.* Dodał, że stawka +10% jest także nieefektywna. W związku z powyższym uważa, że Miasto nie stosuje się tak, czy inaczej do zasady gospodarności.

Prezes Zarządu MZK wskazuje, że rozwiązania Miasta prowadzą do kolejnych strat, na całej działalności Spółki już ósmy rok z rzędu. Prezes kończy pismo stwierdzeniem: *W związku z powyższym poczuwałem się do złożenia rezygnacji.* Przypomniał, że kontrola NIK wskazywała na pewne nieprawidłowości po stronie Zarządu, który nie domagał się rekompensaty – 31 mln zł. w latach 2017 – 2019. Powyższe wpisuje się w kolejny rok strat Spółki.

Zapytał, dlaczego negocjacje waloryzacji umowy według stawek z IV kwartału trwały tak długo? Skoro waloryzacja miała być kwartalna, dlaczego pojawił się ten problem?

Zaprezentował pytania Prezydenta Miasta z dnia 13.12.2022 r.: *Dlaczego prywatny przewoźnik, dodatkowo mający obsługiwać tylko część pracy przewozowej, co skutkuje dla niego niekorzystną relacją kosztów stałych i zmiennych, potrafi zaoferować Miastu Bydgoszcz, korzystniejsze warunki cenowe? Dlaczego Miasto Bydgoszcz ma płacić spółce MZK aż o 21% drożej za wozokilometr za taką samą usługę jaką zakupiło od zewnętrznego przewoźnika w wyniku rozstrzygniętego przetargu?* W odpowiedzi z dnia 14.12.2022 r. Zarząd MZK wskazuje: *Naszym zdaniem warto również zauważyć, że firma komercyjna, która będzie wykonywać od 1 stycznia 2023 r. usługi komunikacyjne w Bydgoszczy wygrała postępowanie przetargowe podając cenę za wozokilometr niższą od 1,2 do 2 zł. (w zależności od miasta oraz rodzaju taboru) w odniesieniu do średniej z roku 2021 po których wykonywała w innych miastach usługi przewozowe.* Zauważył, że cena jest bardzo niska i znany jest analogiczny przypadek w Bydgoszczy, gdy oferent proponując niską cenę przejął część rynku tj. rynek odpadów komunalnych. Nie sugeruje, że taka sytuacja będzie miała miejsce na rynku transportowym, ale miasto musi być przygotowane na różne warianty.

Zwrócił uwagę na aspekty, nad którymi trzeba się zastanowić:

- ✓ Przyszłość komunalnej spółki przewozowej. Jakie znaczenie dla bezpieczeństwa Miasta ma wskazany aspekt?
- ✓ Scenariusz w pełni wolnego rynku przewozowego w Bydgoszczy. Zapytał, czy Prezydent Miasta rozważa takie rozwiązanie?
- ✓ Obawa przed monopolem.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** stwierdził, że nie uzyskał odpowiedzi na żadne z pytań zawartych w prezentacji.

Odnosił się do wyżej poruszonych kwestii. Uznaje, że z organizacjami związkowymi współpracuje Zarząd. Zarząd powinien zapewnić obu organizacjom związkowym dostęp do informacji. Przypomniał, że Prezes MZK wskazał w piśmie do wiadomości jeden związek. W związku z powyższym odpowiadając na pismo, również przekazał w jego treści (do wiadomości) jeden (ten wskazany w piśmie MZK) związek zawodowy. Za komunikację wewnątrz firmy, za współpracę z organizacjami związkowymi odpowiada Zarząd.

Odnosił się do stawki +10%. Jest to stawka, która mieści się w połowie oczekiwań Miasta i Spółki. Zgodził się z radnym, że miasto kupowałoby usługę o 10% drożej, niż jest to możliwe na wolnym rynku.

Przypomniał, że zapis w protokole NIK jest cytowany z opinii biegłego rewidenta. Dodał, że zostało zawarte Porozumienie, w którym stwierdzono, że przyszłą umową środki zostaną skompensowane. Oczekiwanie uważa za niesłuszne. Z powyższego wynika między innymi stawka +10% - tj. 100 mln zł., a nie 30 mln zł., o których mówił radny. Przypomniał, że przez 8 lat miasto kupowało usługę drożej o 20% w miejskiej spółce, niż na rynku. Dodał, że mimo tego nadal spółka wykazywała stratę.

Wyjaśnił, że IV kwartał kończy się 31 grudnia. W związku z powyższym trudno byłoby dokonać waloryzacji przed 31 grudnia. Dodał, że zasady waloryzacji zostały ustalone i uzgodnione.

Stwierdził, że oferenci kalkulują ofertę do danego zamówienia. Dodał, że Mobilis jest profesjonalną firmą, działającą od wielu lat na polskim rynku. W Bydgoszczy świadczyła już swoje usługi. Firma zapewne skalkulowała wszystkie okoliczności, które wpływają na cenę. Nie zakłada, że Spółka która wygrała przetarg przez 9 lat będzie ponosiła stratę.

Dodał, że w obszarze 75% transportu, to MZK jest monopolistą. Uważa, że nie ma obaw, aby na rynku transportowym pojawił się monopolista. Wpłynęło kilka ofert na organizację transportu w mieście. Rynek nie jest do zmonopolizowania. Ponadto działa Urząd, który dba o to, aby nie dochodziło do koncentracji zamówień. Wolny rynek i konkurencja wpływa na rozwój i poszukiwanie najtańszych rozwiązań.

Powiedział, że na sesji chciał poddać weryfikacji swoje postępowanie, chciał poznać stanowisko radnych, a może swoje w tej kwestii zweryfikować.

**Radny Paweł Bokiej** uważa, że slajdy dotyczące nadwyżki operacyjnej dla całej sprawy nie mają znaczenia. Zapytał:

- ✓ czy oferta, którą proponuje Prezydent Miasta zakłada utrzymanie obecnego poziomu cen biletów?
- ✓ czy Miasto posiada plan B?
- ✓ jak długo obecny stan może trwać?
- ✓ czy jest możliwość przedłużenia aneksu?

Przypomniał, że Prezydent Miasta w dyskusji podkreśla, że MZK ma pewien przywilej, gdyż Miasto jest zobowiązane do oddania 75% rynku. Warunki mają lepsze, niż inne podmioty. W tej samej dyskusji Prezydent Miasta dystansuje się mówiąc, że jest to problem Prezesa, Zarządu. Jeśli Miasto pozwoli, żeby spółka upadła to problem i tak nie zostanie rozwiązany, gdyż nagle będzie 1 tys. bezrobotnych pracowników.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** wyjaśnił, że nadwyżka operacyjna i kwestii PIT – u została wskazana po to, aby uwiarygodnić, że Miasto nie posiada więcej środków finansowych.

Powiedział, że nie planuje podwyżek cen biletów. Z reguły takie decyzje są wynikiem analizy rynku w innych miastach. W budżecie na 2023 r. oraz wieloletniej prognozie finansowej są planowane przychody z tytułu sprzedaży biletów na poziomie obecnie obowiązujących cen. Z reguły droższe paliwo, droższe koszty świadczenia usługi zmuszają Miasto do urealnienia cen.

Wskazał, że planem B jest zawarcie umowy na dwa lata według oczekiwań Spółki. Mimo wszystko podejmuje kroki do przygotowania procedury przetargowej. Nie wiadomo, czy ona zostanie uruchomiona. Jego rolą jest zabezpieczenie mieszkańcom funkcjonowanie komunikacji. W związku z powyższym musi podjąć powyższe kroki, gdyż istnieje zagrożenie, że jeden z oferentów może odmówić wykonania usługi. W związku z powyższym planem B jest spełnienie oczekiwań na 2 lata. Poinformował, że w dniu dzisiejszym odbędzie się spotkanie z Zarządem Spółki.

Wyjaśnił, że niezależnie, jaka firma będzie świadczyła usługę kierowcy autobusów nadal będą potrzebni. Dodał, że propozycją bezpieczną dla Spółki jest podpisanie umowy na 9 lat. Z punktu widzenia Miasta – propozycja niegospodarna – gdyż Miasto zapłaci więcej za usługę, niż rynek ją wycenił.

Chciałby, aby załoga w Spółce poczuła się jak współwłaściciele: swoich miejsc pracy, swojej przyszłości, a także firmy. Nie można tylko kierować roszczeń w stronę Zarządu. Ówczesny Prezes zaproponował plan optymalizacji i wykazał, że działania, które podjął przyniosły około 2 - 3 mln zł. oszczędności. Uważa, że jest duży potencjał wewnątrz Spółki.

**Radna Justyna Polasik** podziękowała Prezydentowi Miasta za rzetelną prezentację. Dodała, że obserwuje funkcjonowanie prywatnej firmy obsługującej 11 linii autobusowych i pojazdy są nowe oraz przyjeżdżają zgodnie z rozkładem jazdy. Zgłosiła, że na wyświetlaczach pojawia się informacja o danym autobusie, czy tramwaju, który następnie nie przyjeżdża. Poprosiła, aby do powyższych sytuacji nie dochodziło. Uznała za zasadne wprowadzenie biletów rodzinnych i całonocnych. Zapytała, czy można naprawić niedziałające biletomaty w autobusach oraz biletomat przy Dworcu Głównym? Dodała, że Spółka MZK ma trudności z prawidłowym świadczeniem usługi.

**Radny Jarosław Wenderlich** przypomniał, że Spółka MZK jest Spółką Miasta. Dodał, że prawo przewiduje wiele możliwości w tym zamówienia in-house, które były udzielane MZK.

Poprosił o przygotowanie zestawienia kapitału poszczególnych podmiotów oraz podatków tzn. gdzie poszczególne firmy płacą podatki: od osób prawnych, od nieruchomości, od środków transportu. Powyższe zestawienie powinno być przygotowane na okres czasu obowiązywania umowy.

Przypomniał, że są miasta, które wprowadzają darmową komunikację publiczną jak np. Kalisz. Warto byłoby przeanalizować jakimi środkami i siłami powyższe zadanie realizuje Kalisz.

Przypomniał, iż zaległości z tytułu niewyegzekwowanych opłat za bilety wynoszą około 35 mln zł. Zauważył, że może warto byłoby rozważyć przekazanie w formie cesji wierzytelności zaległości do MZK. Spółka mogłaby się wykazać w zakresie windykacji.

Zauważył, że portal kujawski wskazywał na opóźnienia na liniach obsługiwanych przez nowego przewoźnika.

Zapytał:

- ✓ o kwestię budowy nowej zajezdni?
- ✓ czy zaproszono na sesję byłych członków Zarządu MZK?

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** uważa, że nie ma znaczenia pochodzenie kapitału danej firmy. Podmiot działa legalnie w Polsce.

Kwestie darmowej komunikacji określił jako wątek populistyczny. Przypomniał, że komunikacja kosztuje ponad 200 mln zł. Zapytał, skąd mają pochodzić środki na jej sfinansowanie?

Oświadczył, że budowa zajezdni będzie realizowana, gdyż inwestycja jest potrzebna w Bydgoszczy. Będzie to inwestycja miejska na terenie, gruncie należącym do spółki miejskiej. Nie ma w tej kwestii żadnego ryzyka, niebezpieczeństwa.

**Radna Grażyna Szabelska** uznała za nietypową sytuację, w której „właściciel walczy z własną spółką”. Jest to kolejny kryzys w mieście związany ze Spółką MZK. Mieszkańcy mają prawo zaistniałą sytuacją się niepokoić. Stwierdziła, iż MZK od kilku lat jest niedokapitalizowane. Przypomniała, że MZK jest spółką miejską. Jest to wartość także dla mieszkańców, którzy poruszają się komunikacją realizowaną przez spółkę miejską. Jest to podmiot strategiczny dla rozwoju miasta.

Zapytała:

- ✓ czy na dzień dzisiejszy MZK jest zagrożone upadłością?
- ✓ jak propozycja Prezydenta Miasta (cena rynkowa +10%) kształtuje się na tle innych miast (analogicznych podmiotów w innych miastach: cena rynkowa + ile procent)?

Poprosiła przedstawiciela MZK lub przedstawiciela Zarządu MZK o odniesienie się do zarzutu o nierespektowanie ustaleń.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** oświadczył, że nie walczy ze Spółką. Wskazał radnym, mieszkańcom różnice oraz przyczynę, dla której nie zawarto dotychczas umowy. Przedstawił w tym zakresie uczciwą informację wraz z pełną korespondencją.

Przypomniał, że formą dokapitalizowania jest przekazanie z budżetu miasta środków na inwestycję. Dodał, że Spółce nie grozi upadłość. Wyjaśnił, że nie jest w stanie szczegółowo zweryfikować obliczeń ówczesnego Prezesa MZK. Poinformował, że podczas 3 - miesięcznego okresu pracy Prezes MZK stwierdził, że w wyniku podjętych działań kilka milionów zostało zaoszczędzonych. Uważa, że potencjał jest większy. Zapytał, z czego wynika, że inny podmiot jest w stanie taką samą usługę wykonać taniej? Ponadto firma prywatna w kalkulacji ceny uwzględnia zysk właściciela. W związku z powyższym oczekuje od Zarządu MZK refleksji i odpowiedzi na powyższe pytanie.

Wyjaśnił, że Spółce nie grozi upadłość. Zauważył, że firma może wykazywać 5 mln zł. straty, ale amortyzacji ma 14 mln zł. (w kosztach jest 14 mln zł.), to oznacza w konsekwencji, że ma 9 mln zł. więcej pieniędzy w kasie. Wskazał na przykład Portu Lotniczego, który od 20 lat wykazuje stratę, ale funkcjonuje. Podobna sytuacja dotyczyła LPKiW, który po 20 latach pierwszy raz w zeszłym roku wykazał zysk. I także funkcjonuje. Upadłość to nie jest strata, tylko brak płynności, brak pieniędzy.

Oświadczył, że nie chce w imieniu mieszkańców kupić usługi za drogo. W związku z powyższym została przedstawiona uczciwa propozycja.

**Radny Robert Langowski** zauważył, że w dyskusji zderzają się dwie kwestie: społeczne i ekonomiczne. Często w przestrzeni publicznej na pierwszy plan wysuwają się kwestie społeczne, jako bardzo istotne. Zaznaczył, że MZK jest spółką prawa handlowego i musi kierować się racjonalną ekonomią. Miasto nie jest instytucją charytatywną. Na uwadze należy mieć kwestie ekonomiczne, które powinny być na pierwszym miejscu. Przypomniał, że nie ma problemu, ani zagrożenia strajkiem w spółce prywatnej.

Zapytał radnych, czy zgodziliby się na umowę, w której ProNatura (spółka miejska) zaproponowałaby wyższe stawki za wywóz śmieci, niż prywatna firma? Oczekuje od nowego Prezesa MZK przedstawienia założeń optymalizacji.

**Radny Wojciech Bulanda** zapytał radnych:

- ✓ dlaczego uchwałą z 2013 r. powierzono MZK 75% rynku transportowego dot. obsługi Miasta?
- ✓ z czego wynikało powyższe?
- ✓ dlaczego takie zapisy w uchwale się znalazły?

Przypomniał, że Prezydent Miasta zapowiedział złożenie projektu uchwały, który będzie proponował zmianę zapisu dot. powierzenia. Stąd uważa za konieczne przedstawienie genezy pierwotnego zapisu w projekcie uchwały.

Poprosił o przybliżenie kwestii komunikacji tramwajowej. Zapytał, jak zostanie rozwiązany problem przewozu tramwajami? Przypomniał, że miasto inwestuje w sieć tramwajową.

Nie wyobraża sobie sytuacji, w której musiałby tłumaczyć mieszkańcom, że Miasto zapłaci więcej MZK, czego skutkiem będzie dokonanie cięć połączeń tramwajowych np. na Wilczak. Uważa, że miasto powinno płacić spółce za przewozy po cenie rynkowej. Uważa, że mieszkańcy także tego oczekują.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** oświadczył, że był wnoszącym projekt uchwały pn. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bydgoszczy. Wyjaśnił, że zapis w uchwale Rady Miasta z 2013 r. dot. powierzenia usług przewozowych dla MZK na poziomie 75 % był ukształtowany wieloletnią praktyką w Bydgoszczy. Uważa, że jest to dobry model. Jeżeli nie byłoby przetargu, to nie miałby argumentów do dyskusji. Przetarg weryfikuje czy firma do niego przystępująca potrafi dobrze zarządzać firmą pod względem organizacyjnym i ekonomicznym. Wolałby płacić MZK tyle samo, co firmie Mobilis. Zdaje sobie sprawę, że z pewnych powodów firmie miejskiej trzeba zapłacić więcej. 10% więcej to kwota pomiędzy ceną rynkową a oczekiwaniami Spółki, która jest według Prezydenta Miasta kwotą i tak przeszacowaną.

Wyjaśnił, że w obszarze transportu szynowego jest inna sytuacja, ponieważ nie ma konkurencji na rynku. W transporcie tramwajowym ustalając wynagrodzenie trzeba wejść głębiej w strukturę kosztów. Firma oferuje obsługę zabezpieczenia sprawności tramwaju i obsługę tramwaju, ale na majątku Miasta. W tym obszarze nie dostrzega zagrożenia.

**Radny Jakub Mikołajczak** poinformował, że pod koniec ubiegłego roku uczestniczył w spotkaniu z mieszkańcami ze swojego okręgu wyborczego. Temat dot. m.in. funkcjonowania komunikacji publicznej. Jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę, że dla niego najważniejsze jest, aby dotrzeć punktualnie do pracy. Nie interesuje go, ile razy dziennie jest sprzątnięty pojazd, czy posiada wyświetlacz lub kto jest przewoźnikiem danej linii autobusowej.

Powiedział, że będzie wspierał Prezydenta Miasta w podejmowanych działaniach. Uważa, że należy stwarzać warunki w Bydgoszczy, aby firmy prywatne chciały świadczyć w mieście usługi transportowe. Jeżeli dzięki temu mieszkańcy będą mieli zaspokojone potrzeby komunikacyjne a miasto będzie mogło zapłacić za usługę mniej, to będzie korzystne dla wszystkich.

**Radny Szymon Róg** zwrócił uwagę, że został przekazany materiał dot. wymiany korespondencji pomiędzy MZK a Miastem. Poprosił, aby na przyszłości tak obszerne dokumenty były przekazywane z większym wyprzedzeniem.

Uważa, że ważne jest kto będzie świadczył usługi przewozów komunikacji publicznej w mieście. Woli jeździć czystym autobusem, z działającą sygnalizacją dźwiękową. Zwrócił uwagę, że portal kujawski donosi, że firma Mobilis miewa problemy z punktualnością.

Poprosił o przekazanie do wiadomości radnych prezentacji poprzez IAR.

Przypomniał, że nie udzielono odpowiedzi na następujące pytania:

- ✓ dot. wysokości podatku m.in. od środków transportowych.
- ✓ dot. świadczenia usług transportowych przez spółki miejskie w innych miastach oraz na jakim poziomie kształtują się tam ceny.

**Radny Janusz Czwojda** zwrócił uwagę, że zaproponowana cena w przetargu przez firmę Mobilis może się różnić w zależności od miasta. Zależy np. od stanu dróg w mieście, w którym chce świadczyć usługę.



Stwierdził, że w stosunku do MZK ma zastosowanie zamówienie w trybie in – house. Wynika to z zapisów uchwały Rady Miasta, gdzie powierza się spółce miejskiej usługi przewozowe na poziomie 70 %.

Odniósł się do pomysłu darmowej komunikacji miejskiej. Zwrócił uwagę, że komunikacja publiczna nie jest darmowa. Trzeba zapłacić wynagrodzenie pracownikom, zakupić pojazdy oraz je zatankować. Na tej podstawie można stwierdzić, że komunikacja w Bydgoszczy jest w 65 % darmowa.

**Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Joanna Czerska – Thomas** powiedziała, że w Bydgoszczy jej marzeń komunikacja miejska byłaby darmowa dla mieszkańców a koszty w całości pokrywane z budżetu miasta, ale należy wrócić do rzeczywistości.

Zwróciła uwagę, że firma która wygrała przetarg zakupiła fabrycznie nowe autobusy z pieniędzy przetargowych. Niepokoi ją fakt, że miejska spółka będzie jeździła autobusami, które będą miały ponad siedem lat. Zapytała czy może dojść do sytuacji, że MZK będzie miało problem z utrzymaniem taboru autobusowego, ponieważ autobusy mogą zacząć się psuć i będą droższe w utrzymaniu?

Zauważyła, że w jednym z pism jest informacja o łącznym wzroście kosztów o ok. 6,8 mln zł. Wzrost cen energii elektrycznej oraz spadek rabatu na dostawy oleju napędowego z nowego postępowania przetargowego z 7% do 5%. Zapytała czy nie można wynegocjować lepszych warunków umowy?

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** powiedział, że w jednym z pism Prezes MZK stwierdził, że Mobilis zaoferowała niższą stawkę, ponieważ posiada nowe autobusy. W odpowiedzi zapytał dlaczego więc MZK nie kupi nowych pojazdów? Miasto nie wnika czy zostaną przez firmę kupione za gotówkę czy wzięte w leasing. Jest to decyzja biznesowa Zarządu firmy, optymalizująca koszty.

Firma przystępująca do przetargu w cenie wozokilometra musi zabezpieczyć: tabor autobusowy, obsługę autobusów, zajezdnię autobusową itp. Jeżeli właściciel zainwestował własny kapitał, to musi go odzyskać w cenie wozokilometra.

**Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Anna Mackiewicz** zapytała z czego wynika przekonanie, że MZK musi ponosić większe koszty związane np. z BHP i działalnością związków zawodowych? Jeżeli tak faktycznie jest, to może warto się zastanowić w jaki sposób związki zawodowe mogą zminimalizować koszty działalności? Jako wieloletnia członkini związków zawodowych uważa, że to nie przyniesie wielkich efektów. Zwróciła uwagę, żeby rozsądnie ważyć argumenty.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** poinformował, że nie posiada narzędzi, aby zweryfikować kto? gdzie? płaci podatki. Obowiązuje tajemnica skarbową i odpowiednie przepisy to regulują. Zakłada, że każdy podmiot jest kontrolowany przez odpowiednie organy.

**Radny Marcin Lewandowski** zwrócił uwagę, że Prezydent Miasta R. Bruski powiedział, że nie uwzględniał w swoich pismach jednej ze stron związkowych, ponieważ w pismach od Zarządu MZK ta strona również nie była uwzględniana.

Jest to nieprawda. Chociażby w piśmie z 8 grudnia 2022 r. Zarząd MZK przekazuje do wiadomości pismo również drugiej stronie związkowej. W odpowiedzi na w/w pismo z dnia 13 grudnia 2022 r. Prezydent Miasta kolejny raz nie uwzględnił tej strony związkowej.

10% więcej dla miejskiej spółki jest kwotą w połowie oczekiwań MZK a Miasta. Według radnego taka decyzja i jej uzasadnieni jest arbitralne. Nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej za 2021 r. różnica kosztów ponoszonych przez firmy komunalne a prywatne wynosi powyżej 20%.

Wypowiedź Prezydenta Miasta odbiera, jako zwolennika prywatyzacji tego sektora w mieście. Zapytał:

- ✓ czy te poglądy podziela nowy Prezes MZK?
- ✓ jakie ma plany wobec spółki?
- ✓ w jaki sposób Rada Nadzorcza zapoznała się z powodami rezygnacji poprzedniego Prezesa MZK?

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** w sprawie wymiany korespondencji odpowiedzi udzieli Zastępcy Prezydenta Miasta M. Kozłowicz.

Jest przygotowana droższa propozycja umowy przewozowej dla MZK na okres 9 lat. Gdzie radny M. Lewandowski w tym działaniu dostrzega prywatyzację? Dlaczego straszy mieszkańców? Jeżeli firma nie chce podpisać umowy na 9 lat, to zostanie podpisana umowa na 2 lata zgodna z oczekiwaniami MZK. Po tym czasie odbędzie się kolejny przetarg.

Podkreślił, że nie jest to łatwa spółka do zarządzania. Na siłę, nic nie uda się zrobić, jeżeli nie będzie dobrej komunikacji i wzajemnego zrozumienia pomiędzy Zarządem a związkami zawodowymi. To musi być partnerskie podejście a nie roszczeniowe.

Wyraził nadzieję, że nowy Prezes MZK spotka się z przedstawicielami załogi i spróbuje podjąć konkretne działania mające na celu ograniczenie wydatków spółki np. w zakresie ubezpieczeń, które w tej firmie na tle innych bydgoskich spółek miejskich, mają najwyższe stawki. Przypomniał, że osoby, które uczestniczyły w spotkaniach w Ratuszu podkreślały, że w MZK jest zbyt dużo stanowisk kierowniczych. Nikt jednak nie mówi o zwalnianiu pracowników.

**Zastępca Prezydenta Miasta Mirosław Kozłowicz** wyjaśnił, że na mocy protokołu z dnia 7 lipca 2022 r. odbyło się spotkanie 25 sierpnia 2022 r. Po tym spotkaniu Przewodniczący NSZZ „Solidarność” L. Walczak wystosował pismo do Prezydenta Miasta z propozycjami zapisów dotyczących zasad waloryzacji umów przewozowych. Na tą propozycję otrzymał odpowiedź od Dyrektora ZDMiKP R. Grzegorzewskiego, gdzie zostały wskazane propozycje Miasta w zakresie waloryzacji stawek z MZK. Na ten dokument Przewodniczący NSZZ „Solidarność” L. Walczak odpowiedział, że zaproponowane stawki są zbyt niskie. Stroną rozmów był tylko przedstawiciel NSZZ „Solidarność” L. Walczak.

Korespondencja kierowana przez Zastępcę Prezydenta Miasta M. Kozłowicza do Prezesa Zarządu P. Szalkowskiego dot. ustosunkowania się do stawek za usługi przewozowe, które w swoich pismach zaproponował związek zawodowy „Solidarność”. Dlatego w swojej korespondencji, do wiadomości podał tylko związek zawodowy „Solidarność”.

Poinformował, że wystąpił z zapytaniem do ówczesnego Prezesa MZK A. Wadyńskiego w sprawie stanu zadłużenia spółki. Na dzień 29 grudnia 2022 r. spółka miała do spłaty ok. 12 mln zł za zakupione autobusy oraz 6 mln zł kary za nielegalny strajk.

Prywatny przewoźnik kupił lub wzięł w leasing 50 autobusów. Cena autobusu to ok. 2 mln zł. Daje to kwotę ok. 80 mln więcej w kosztach dla prywatnego przewoźnika, już w momencie podpisywania umowy.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** zwrócił uwagę, że w wynikach finansowych spółki za poprzedni rok są nieosiągnięte przychody i kara. Z punktu widzenia dyscypliny finansów publicznych kara musi zostać wyegzekwowana. W trakcie jednego ze spotkań negocjacyjnych ustalono, że kara za nielegalny strajk zostanie rozłożona na 3 lata, aby jednorazowo nie obciążać Spółki.

**Radny Jarosław Wenderlich** stwierdził, że na podstawie sprawozdania finansowego, sprawozdania z działalności spółki, które są dostępne w KRS (gdzie nie obowiązuje tajemnica skarbową) można wyciągnąć szereg wniosków dot. płatności podatków. Uważa, że MZK jest w stanie przedstawić informację dot. odprowadzanych podatków w Bydgoszczy.

Przypomniał, że kontrola NIK wykazała, iż miasto Bydgoszcz jest winne MZK ponad 31 mln zł. Zgodnie z podpisanym oświadczeniem strony zobowiązały się, że ustalą metodologię wyceny pociągokilometra (rynek niekonkurencyjny) do 31 grudnia 2022 r. Zapytał w jaki sposób ustalono metodologię?

**Radny Robert Langowski** życzy nowemu Prezesowi MZK powodzenia we wprowadzeniu optymalizacji kosztów i porozumienia z pracownikami oraz związkami zawodowymi.

**Radna Grażyna Szabelska** ponowiła pytanie dot. porównania na tle innych miast relacji pomiędzy miastem a miejską spółką przewozową w zakresie ceny rynkowej +?

Zapytała czy podczas sesji może wystąpić przedstawiciel Zarządu MZK?

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** powiedział, że w niektórych obszarach takie porównania niewiele wnoszą. Trzeba by było dokonać wielokryterialnej analizy np. prędkość przewozowa, średnia płaca. Ponadto w niektórych miastach są tylko spółki miejskie, które świadczą usługę przewozową i nie ma mechanizmu rynkowego.

Podkreślił, że jeżeli spółka MZK na etapie przetargu uznałaby, że ktoś złożył dumpingową cenę, to wniosłaby odwołanie od tego przetargu.

**Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Anna Mackiewicz** zwróciła uwagę, że na stronie internetowej MZK Sp. z o. o. w aktualnościach w dalszym ciągu widnieją następujące informacje:

- ✓ skargi na temat nielegalnego protestu kierowców kierować do ZDMiKP,
- ✓ pandemia Covid-19 spowodowała ograniczenia w kontaktach ze Spółką,
- ✓ w 2020 r. odebrano 5 sztuk nowych autobusów,
- ✓ nie obsługują wymienionych linii i w tej sprawie należy się kontaktować z firmą Irex-Trans sp. z o.o.

**Radny Marcin Lewandowski** zapytał czy Prezydent Miasta R. Bruski uważa, że MZK sztucznie zawyża cenę? Czy Rada Nadzorcza informowała o takich aspektach? Uważa, że niczego nie dowodzi, że konkurent nie wniósł odwołania.

**Prezydent Miast Rafał Bruski** poprosił, aby radny M. Lewandowski nie przeinaczał jego słów.

**Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy MZK Sp. z o.o. Marek Napierała** powiedział, że zastanawiające jest, że Irex-Trans w innych przetargach na przewozy pasażerskie (w innych miastach) proponował dużo wyższe stawki niż w Bydgoszczy.

Uważa, że są duże szanse, aby wypracować porozumienie między Miastem a MZK w sprawie ceny za usługę.

**Prezydent Miasta Rafał Bruski** poinformował, że poprosił o sprawdzenie wyniku ekonomicznego za 2018 lub 2019 r. ówczesnego prywatnego przewoźnika. Mimo, że miał o ponad 20% stawkę za wozokilometr mniejszą niż MZK nie ponosił straty. Uważa, że potencjał tkwi wewnątrz firmy.

**Radna Justyna Polasik** podziękowała Prezydentowi Miasta R. Bruskiemu za przedstawioną prezentację.

Stwierdziła, że w życiu zawsze jest konkurencja. I konkurencją są też inni przewoźnicy. A dobro i bezpieczeństwo mieszkańców musi być na pierwszym miejscu.

**Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Joanna Czerska – Thomas** zwróciła uwagę na sposób prowadzonych negocjacji. Czy nie można wytargować jeszcze lepszej ceny na zakup paliwa?

## **Ad. 5**

**Informacja Prezydenta w sprawie współpracy w zakresie gospodarki odpadami z Gminą Miasta Toruń.**

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Szybel** przedstawił w formie prezentacji multimedialnej informację pn. *Zagospodarowanie odpadów Miasta Bydgoszczy i Gminy Miasta Toruń. Odpady z Bydgoszczy = Odpady z Torunia.*

**Radny Szymon Róg** poprosił o przekazanie prezentacji radnym. Zapytał:

- ✓ czy gminy podtoruńskie zawarły już porozumienia z Miastem Bydgoszcz?
- ✓ co stanie się w sytuacji, gdy Miasto Toruń oraz gminy podtoruńskie nie podpiszą nowych porozumień?

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel** poinformował, że RIO wskazało, że gminy podtoruńskie powinny mieć zawarte porozumienie z Bydgoszczą albo z Toruniem. Na wszystkie spotkania są przez Miasto Bydgoszcz zapraszani przedstawiciele gmin podtoruńskich. Miasto Toruń deklaruje, że zawrze z gminami ościennymi porozumienia. Na chwilę obecną tego nie uczynił. W pierwszej kolejności muszą zakończyć się główne rozmowy z Toruniem, ponieważ określi to limit odpadów, które spalarnia może przyjąć.

MPO Toruń przywoziło odpady (łącznie z komercyjnymi) w wysokości 58 tys. ton rocznie. Jeżeli odpady będą pochodziły tylko od mieszkańców, to będzie ich mniej. Jeżeli nie zostaną podpisane porozumienia, to ProNatura bez problemu uzupełni resztę odpadów na rynku komercyjnym, za dużo wyższe ceny.

**Radny Kazimierz Drozd** zapytał czyją stroną popierał negocjator podczas spotkania w dniu 28.12.2022 r.?

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel** powiedział, że w spotkaniu uczestniczyło dwóch mediatorów ze strony Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego. Jedno było bezsporne. Trzeba zawrzeć nowe porozumienie, ponieważ to zawarte w 2009 r. ma wady prawne, które nie pozwalają na jego realizację. Mediatorzy zaproponowali, żeby do końca marca 2023 r. powołać dwa zespoły w celu wypracowania porozumienia. W najbliższy piątek odbędzie się pierwsze spotkanie.

Gmina Kcynia, która współpracuje z Bydgoszczą miała kontrolę Regionalnej Izby Obrachunkowej. W protokole RIO wskazała, że należy się rozliczać poprzez dotację celową za zagospodarowywanie odpadów. Na tej podstawie Miasto podpisało aneksy do porozumień z gminami bydgoskimi oraz skierowało zapytanie do Regionalnej Izby Obrachunkowej czy postępowanie jest słuszne oraz jak wygląda sytuacja w stosunku do umowy podpisanej z Toruniem? RIO wskazało jednoznacznie, że rozliczenie musi odbywać się na zasadzie dotacji. Na tej podstawie wystąpiono o opinię prawną, aby zbadać wszystkie zapisy będące w tym porozumieniu. Wiedzę o nieprawidłowościach Miasto powzięło dopiero po kontroli RIO w Kcyni. Dlatego należy dostosować porozumienie do obowiązującego prawa.

Ponadto niezasadne było wzruszanie współpracy w momencie trwania projektu unijnego. Ponieważ przez pięć lat od momentu zakończenia inwestycji, czyli do 2021 r. trzeba było określić konkretne wskaźniki np. liczbę przetworzonych odpadów, obszar, ilość obsługiwanych mieszkańców.

**Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Anna Mackiewicz** zapytała czy jeżeli gminy toruńskie podpiszą porozumienie i scedują obowiązek zagospodarowania odpadów na Bydgoszcz, to firma która będzie odbierała od nich odpady będzie je bezpośrednio przywoziła do Bydgoszczy? Czy w takim wypadku nie będzie potrzebna stacja przeładunkowa w Toruniu?

Gdyby podpisali umowę na zagospodarowywanie odpadów z Toruniem, to będą one segregowane w stacji przeładunkowej i zostanie poniesiona opłata za jej wykorzystywanie. W tym momencie nie będą to odpady komunalne, ponieważ będą one już przetworzone i posegregowane. Nie będzie ich dostarczało Miasto tylko MPO, które powinno na zupełnie innych zasadach je dostarczać.

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel** jeżeli gmina podtoruńska podpisze porozumienie z Bydgoszczą, to ma dwie możliwości. Jedna to bezpośrednie dostarczanie odpadów do Bydgoszczy. Druga to możliwość skorzystania ze stacji przeładunkowej w Toruniu za odpowiednią opłatą, którą trzeba ponieść za przygotowanie tego odpadu.

Zmiana kodów czyli segregowanie nie odbywało się w stacji przeładunkowej w Toruniu. Tam odbywało się tylko zgniatanie i przeładunek na większe kontenery, żeby zminimalizować koszty transportu. Segregacja odbywała się na terenie MPO.

Lepiej byłoby gdyby porozumienie było podpisane bezpośrednio z Bydgoszczą. Ponieważ wówczas jest większa kontrola nad odpadem. Gdyby to odbywało się za pośrednictwem Torunia i odpady byłyby w MPO, to w dalszym ciągu MPO ma obowiązek przywozić do Bydgoszczy tylko odpady pochodzące od mieszkańców. Nie może innych, ale możliwości kontroli w takim przypadku są o wiele mniejsze.

**Radny Janusz Czwojda** zapytał:

- ✓ w jaki sposób można stwierdzić czy Toruń dostarcza tylko swoje odpady?
- ✓ o prawidłowe przygotowanie śmieci do spalania.
- ✓ czy oprócz opinii prawnej i RIO istnieją inne orzeczenia w podobnych sprawach?

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel** jeżeli odpady są dostarczane do spalarni przez śmieciarkę, to nie ma żadnego problemu. Ponieważ nieczystości pochodzą z tzw. czarnego pojemnika.

Na stacji przeładunkowej nie ma możliwości segregacji śmieci. Tam następuje tylko przygotowanie odpadów do transportu: zgniatanie, przerzucenie na większe kontenery.

Kaloryczność odpadów jest badana na bramie w Bydgoszczy przez ProNaturę. Źródłem prawa są ustawy, na które powoływał się w przedstawionej prezentacji. Opinia prawna kancelarii i wyjaśnienia Regionalnej Izby Obrachunkowej są elementem pomocniczym, który utwierdził w przekonaniu, że Bydgoszcz podjęła prawidłowe działania.

**Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba – Zyglar** zapytał, jakie ma inne możliwości Toruń, jeżeli nie podpisze porozumienia z Bydgoszczą? Co oznacza dla Bydgoszczy utrata tego klienta?

**Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel** według Zastępcy Prezydenta Toruń nie znajdzie na rynku tańszej oferty na zagospodarowanie odpadów.

Jeżeli jednak znajdzie tańszą ofertę, niż proponuje Bydgoszcz, to miasto bez problemu znajdzie sposób na wypełnienie tej luki.

Wobec wyczerpania porządku obrad Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba – Zyglar zamknął LXIII sesję Rady Miasta Bydgoszczy.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta

  
Lech Zagłoba – Zyglar

Protokolant:

  
Eliza Barańska

Protokolant:

  
Agnieszka Stróżyńska

63	LXIII Sesja Rady Miasta Bydgoszczy				
Głosowanie					
1	3. Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.				
Typ głosowania		jawne		Data głosowania: 11.01.2023 09:08	
Liczba uprawnionych					
		<b>31</b>		Głosy za	
		<b>22</b>			
Liczba obecnych					
		<b>23</b>		Głosy przeciw	
		<b>0</b>			
Liczba nieobecnych					
		<b>8</b>		Głosy wstrzymujące się	
		<b>0</b>			
				Głosy nieoddane	
		<b>1</b>			
Kworum zostało osiągnięte					
Uprawnieni do głosowania					
Lp	Nazwisko i imię	Głos	Lp	Nazwisko i imię	Głos
1.	Bartoszek Wojciech	ZA	17.	Mickuś Jerzy	ZA
2.	Bokiej Paweł	ZA	18.	Mikołajczak Jakub	ZA
3.	Bulanda Wojciech	ZA	19.	Nitkiewicz Ireneusz	NIEOBECNY
4.	Czerska-Thomas Joanna	ZA	20.	Polasik Justyna	NIEOBECNA
5.	Czwojda Janusz	ZA	21.	Róg Szymon	ZA
6.	Drozd Kazimierz	ZA	22.	Rusielewicz Elżbieta	ZA
7.	Dzakanowski Bogdan	NIEOBECNY	23.	Szabelska Grażyna	ZA
8.	Frelichowski Krystian	NIEOBECNY	24.	Świątkowski Maciej	ZA
9.	Gaul Jan	ZA	25.	Tomaszewska Katarzyna	NIEOBECNA
10.	Jankowska Paulina	NIEODDANY	26.	Tylicki Zdzisław	ZA
11.	Kufel Robert	ZA	27.	Wenderlich Jarosław	ZA
12.	Langowski Robert	ZA	28.	Wiłnicki Szymon	ZA
13.	Lewandowski Marcin	ZA	29.	Zagłoba-Zygler Lech	ZA
14.	Mackiewicz Anna	ZA	30.	Zwierzchowska Katarzyna	NIEOBECNA
15.	Matowska Monika	NIEOBECNA	31.	Zwolak Mateusz	ZA
16.	Michałek Bernadeta	NIEOBECNA			