

**UCHWAŁA NR XLII/1111/21
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 8 lipca 2021 r.**

w sprawie rozpatrzenia petycji w przedmiocie obniżenia cen biletów MPK

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378 oraz z 2021 r. poz. 1038) oraz 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), Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Po rozpatrzeniu petycji Wrocławskiego Koła Partii Zieloni z dnia 14 maja 2021 r. w sprawie obniżenia cen biletów MPK we Wrocławiu, poprzez:

- 1) przywrócenie cen biletów sprzed wprowadzenia ich podwyżki uchwałą nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 lipca 2020 r. zmieniającą uchwałę nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej;
- 2) wprowadzenie pilotażowo, na okres jednego roku, biletu imiennego na 365 dni na wszystkie linie w kwocie 365 złotych za bilet normalny i 180 zł za bilet ulgowy;
- 3) zobowiązanie Prezydenta Wrocławia do przedłużenia porozumień z Kolejami Dolnośląskimi i Polregio w zakresie honorowania biletów komunikacji miejskiej w pociągach tych przewoźników,

nie uwzględnia się petycji.

2. Uzasadnienie rozstrzygnięcia zawarte zostało w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Upoważnia się Przewodniczącego Rady Miejskiej Wrocławia do zawiadomienia Wnoszących petycję o sposobie jej rozpatrzenia przez Radę.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący Rady
Miejskiej Wrocławia


Bartłomiej Ciażyński

Załącznik
do uchwały nr XLII/1111/21
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 8 lipca 2021 r.

Petycją z dnia 14 maja 2021 r. Wrocławskie Koło Partii Zieloni (dalej; Wnioskodawca) zaproponował obniżenie przez Radę Miejską Wrocławia ceny biletów MPK we Wrocławiu, poprzez:

- 1) przywrócenia ceny biletów sprzed wprowadzenia podwyżki w dniu 23 lipca 2020 r. uchwałą nr XXV/670/20 Rady Miejskiej Wrocławia, z zastrzeżeniem pkt 2,
- 2) wprowadzenia pilotażowo - na okres roku - opłaty za bilet roczny imienny na 365 dni na wszystkie linie w kwocie 365 złotych normalny i 180 złotych ulgowy, z możliwością kwartalnego rozliczenia w ratach,
- 3) zobowiązania Prezydenta Wrocławia przez Radę Miejską Wrocławia do przedłużenia porozumień z Kolejami Dolnośląskimi S.A. i Polregio Sp. z o.o. w zakresie honorowania biletów komunikacji miejskiej w pociągach tych przewoźników.

Uzasadniając petycję, Wnioskodawca opisał motywy podjęcia decyzji w powyższym zakresie. Jako podstawową wskazał nadmierne obciążenie z tego tytułu mieszkańców Wrocławia. Dodatkowo w ocenie petenta decyzja w tym zakresie spowoduje zmniejszenie zanieczyszczenia we Wrocławiu zakładając, że część mieszkańców zmieni środek transportu z prywatnych samochodów na transport zbiorowy.

Pod względem formalno-prawnym petycja spełnia wymagania stawiane przez ustawę z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. 2018 r. poz. 870), w szczególności jej art. 2 i art. 4. Rada Miejska Wrocławia jest organem kompetentnym do ustalania cen biletów MPK.

Stanowisko w imieniu Prezydenta wyraził pismem z dnia 24 czerwca 2021 r. Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego (dalej: „Dyrektor”)

Dyrektor wyjaśnił, co następuje.

Ad 1.

Ustosunkowując się do wniosku o przywrócenie cen biletów sprzed 1 stycznia 2021 r., wskazano, iż w tym zakresie Wnioskodawca kierował już do Prezydenta Wrocławia oraz Rady Miejskiej Wrocławia petycję, która nie została uwzględniona (uchwałą nr XXVI/750/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r.) Dyrektor podtrzymał złożone wówczas szczegółowe wyjaśnienia, dotyczące uzasadnienia wprowadzenia oraz prognozowanych skutków uchwały nr XXV/670/20 z dnia 23 lipca br., na podstawie której zmianie uległy ceny biletów.

Dyrektor ponadto wskazał, iż dane dotyczące ilości sprzedanych biletów przedstawiane przez wnioskodawców są nierzetelne, zaś wnioski wyciągnięte na ich podstawie przez autorów petycji nieprawdziwe. Podwyżka cen biletów jednorazowych i czasowych nie „wypłoszyła pasażerów MPK”.

W przedmiotowym piśmie wskazane jest, iż w przypadku biletów jednorazowych nastąpił spadek sprzedaży w miesiącach styczeń-kwiecień z ok. 500 000 sztuk na ok. 300 000 sztuk. Zaprezentowane dane nie uwzględniały pełnej sprzedaży biletów jednorazowych w kwietniu oraz nie zawierały informacji o wzrastającej tendencji w sprzedaży biletów czasowych, które stanowią uzupełnienie taryfy. Sprzedaż ww. biletów (w sztukach) w okresie styczeń – maj 2021 r. przedstawia się następująco:

	I	II	III	IV	V
bilety jednorazowe	506 tys.	446 tys.	433 tys.	374 tys.	526 tys.
bilety czasowe	1.082 tys.	1.242 tys.	1.310 tys.	1.076 tys.	1.468 tys.
RAZEM	1.588 tys.	1.688 tys.	1.743 tys.	1.450 tys.	1.994 tys.

Według Dyrektora występuje tendencja wzrostowa w zakresie sprzedaży przedmiotowych biletów, z wyjątkiem spadku spowodowanego wprowadzonymi od 20 marca br. (i stopniowo znoszonymi w końcówce kwietnia br.) obostrzeniami w związku z pandemią COVID-19.

Sprzedaż biletów w poszczególnych miesiącach każdego roku wynika również z takich czynników, jak: dni wolne od nauki i pracy (liczba sobót i niedziel, święta, ferie), liczba dni w miesiącu.

Na podstawie powyższego można stwierdzić, że liczba przewożonych pasażerów komunikacji miejskiej ma tendencje zwykłą.

W zakresie cen biletów okresowych przypominam, iż dla mieszkańców Wrocławia stale korzystających z komunikacji miejskiej oraz rozliczających podatek dochodowy we Wrocławiu (i uczestniczących w programie „Nasz Wrocław”) ceny biletów okresowych imiennych nie uległy zmianie, zatem nietrafny jest zarzut wnioskodawców, iż to „na mieszkańców i mieszkanki Wrocławia został przeniesiony finansowy ciężar spowodowany potrzebą zrównoważenia budżetu miasta”.

Nieprawdziwe są przedstawione przez autorów pisma dane dotyczące sprzedaży biletów rocznych „Nasz Wrocław”, bowiem nie uwzględnili oni w nich biletów ulgowych. Pomijając powyższe, należy wskazać, iż wyniki sprzedażowe w zakresie biletów rocznych są najbardziej wrażliwe na obecnie panującą, niestabilną sytuację trwającą wciąż pandemii COVID-19, która skutkuje m.in. tym, iż znaczna część pracowników funkcjonuje w trybie pracy zdalnej, zajęcia akademickie odbywają się w trybie hybrydowym, a potencjalni nabywcy biletów rocznych nie są w stanie w tak długiej perspektywie czasowej przewidzieć, czy w wyniku pandemii nie zostaną wprowadzone przez Państwo regulacje ograniczające ich aktywności życiowe, powodujące brak konieczności przemieszczania się.

Te same okoliczności mają negatywny wpływ na sprzedaż biletów rocznych spoza taryfy „Nasz Wrocław” w cenie 1050 zł normalny (525 zł ulgowy). Warto jednak zauważyć, że pasażerowie zamierzający podróżować komunikacją miejską Wrocławia przez tak długi okres, są jednocześnie w większości mieszkańcami Wrocławia i wrocławskimi podatnikami, a co za tym idzie po zarejestrowaniu w programie „Nasz Wrocław” mogą oni korzystać z tańszej taryfy. Trudno zatem w tym kontekście oczekiwać wysokiego wolumenu sprzedaży biletów rocznych w wyższych cenach.

Ad 2.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej wprowadzenia biletu na 365 dni dla wszystkich pasażerów, który kosztowałby 365 zł, wniosek ten należy zaopiniować negatywnie.

Jako wzorzec proponowanych regulacji Wnioskodawca wskazuje bilet obowiązujący w Wiedniu, gdzie w 2012 r. została obniżona cena biletu rocznego na komunikację miejską z 449 € na 365 €, co skutkowało wzrostem sprzedaży tych biletów w latach 2012-2018 z 663 000 sztuk do 850 000 sztuk.

Pominięte zostały przez Wnioskodawcę jednak inne statystyki dotyczące skutków obniżenia ceny rocznego biletu w stolicy Austrii, tj. np. fakt, iż w pierwszym roku od wdrożenia (2013) liczba sprzedanych biletów rocznych wzrosła o prawie o 80 000 sztuk ale przyrost liczby pasażerów wyniósł zaledwie 9% (poniżej średnich z lat poprzednich). Nastąpił również wzrost udziału transportu publicznego w sposobach poruszania się mieszkańców Wiednia o 1% (z 37% do 38%), ale okazał się on chwilowy - odnotowano następnie spadki do poziomu sprzed reformy biletowej (29%). Trudno zatem wnioskować, iż wprowadzone zmiany w cenie biletu rocznego przyciągnęły nowych pasażerów do wiedeńskiej komunikacji publicznej.

Podkreślić również należy, iż Wnioskodawca zdaje się całkowicie ignorować odmienne uwarunkowania dotyczące wielkości i realiów ekonomicznych Wrocławia i stolicy Austrii. Wiedeń bowiem będący piątym pod względem liczby ludności miastem w Europie (ok. 1,9 mln mieszkańców) posiada kilkunastokrotnie większy budżet miejski w wysokości 15,1 mld €, a także sieć komunikacyjną na którą składają się: metro, kolej miejska, tramwaje oraz autobusy o łącznej długości 1150 km, która przewiozła w 2020 r. 574 mln pasażerów (we Wrocławiu ok. 200 mln w 2019 r.).

Bardzo daleko idącym uproszczeniem jest również przyjęcie, iż wartości 365 € w Austrii jest porównywalna z wartością 365 zł w naszym kraju. Wystarczy jedynie porównać podstawowe koszty eksploatacyjne jak np. koszty paliwa ON - w Austrii jego cena wynosi 1,21 € /l (5,39 zł) natomiast w Polsce - 5,19 zł/l. Powyższe ceny powodują, iż operator transportu publicznego w Wiedniu za kwotę 365 € dokonałby zakupu 302 litrów ON, natomiast we Wrocławiu za 365 zł mógłby zakupić jedynie 70 litrów ON. Podobna relacja zachodzi również w przypadku ceny kwh energii elektrycznej.

Dodatkowo gdyby zastosować podobne relacje cenowe i czynniki ekonomiczne, w tym siłę nabywczą pieniądza w Polsce i Austrii – bilet roczny w Polsce powinien kosztować ok. 1500 zł.

Ponadto wprowadzenie proponowanego przez Wnioskodawcę rozwiązania, skutkowałoby koniecznością przebudowy całej taryfy biletowej, w postaci obniżki cen biletów okresowych. Oczywiście jest bowiem, iż nie znalazłoby nabywców w obowiązujących aktualnie cenach np. bilety semestralne „Nasz Wrocław” za 300 zł (4 miesięczny) lub 370 zł (5 miesięczny). Nieatrakcyjna stałaby się również cena najpopularniejszych biletów okresowych - 30-dniowych na wszystkie linie (90 zł/110 zł), bowiem cena biletu rocznego (za 365 zł) stanowiłaby równowartość czterech biletów 30-dniowych „Nasz Wrocław” albo trzech biletów 30-dniowych normalnych.

Najważniejszą konsekwencją przedstawionego pomysłu są jednak prognozowane skutki finansowe. Z przeprowadzonych analiz wynika bowiem, że ukształtowanie ceny rocznego biletu na poziomie 365 zł i związane z tym prawie całkowite obniżenie atrakcyjności cenowej pozostałych biletów okresowych, spowodowałoby zmniejszenie dochodów Miasta z tytułu sprzedaży biletów o około 30 mln zł.

Na marginesie zauważono, iż wrocławskie bilety roczne w aktualnych cenach (800zł/1050 zł), są jednymi z najtańszych biletów rocznych w dużych miastach Polski, zarówno w kategorii biletów przeznaczonych dla mieszkańców (np. w Łodzi taki bilet kosztuje 774 zł, w Poznaniu – 949 zł, w Krakowie najtańszym rozwiązaniem są 2 bilety półroczne w cenie 840 zł) jak i biletów dla pasażerów niebędących mieszkańcami (w Poznaniu – 1199,50 zł, w Łodzi najtańsze rozwiązanie - cztery bilety 3 mies. za 1152 zł, w Krakowie najtańsze rozwiązanie - cztery bilety 3 mies. za 1776 zł).

Reasumując, przedstawioną w pkt 2 petycji propozycję uznać należy za nieefektywną w zakresie zachęcenia nowych pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej, nieadekwatną w kontekście realiów ekonomicznych oraz potencjalnie przynoszącą ogromny spadek dochodów Miasta z tytułu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

Ad 3.

Odnosząc się do wyrażonej przez Wnioskodawcę potrzeby kontynuowania umowy Gminy Wrocław z przewoźnikami kolejowymi tj. Kolejami Dolnośląskimi S.A. i Polregio Sp. z o.o., na podstawie której pasażerowie posługujący się biletami miejskiej komunikacji zbiorowej mogą podróżować pociągami na terenie Wrocławia informuję, iż podstawowym celem Miasta jest jak najefektywniejsze zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców, a wszystkie dotychczas podejmowane działania są kierowane na utrzymanie współpracy w zakresie przedmiotowej umowy.

Przedstawione przez spółki kolejowe Miastu oferty kontynuowania współdziałania, obejmują znaczny wzrost wynagrodzenia za honorowanie biletów, który nie został poparty możliwym do zaakceptowania uzasadnieniem. Z uwagi na obowiązujące Gminę Wrocław zasady celowego, racjonalnego oraz gospodarnego wydatkowania środków publicznych, oferty te nie mogły zostać przyjęte. Na powyższe mają również wpływ znacznie zmienione (z powodu pandemii) wyniki finansowe Miasta.

Aktualnie obowiązująca umowa obowiązuje do dnia 30 czerwca br. Dyrektor zapewnił, iż w dalszym ciągu poszukiwane są rozwiązania, których efektem będzie wypracowanie kompromisu pozwalającego utrzymać współpracę ze spółkami kolejowym w zakresie utrzymania dotychczas obowiązujących zasad podróżowania pociągami w granicach Wrocławia. Miasto opracowało również alternatywną formę wsparcia kolejowego transportu pasażerskiego we Wrocławiu w postaci nowego biletu „Nasz Wrocław Kolej” – wprowadzone uchwałą nr XXXIX/1062/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 czerwca 2021 r.

Podsumowując Rada Miejska zgodziła się w całości ze stanowiskiem wyrażonym przez Dyrektora.

Wskazując na powyższe Rada Miejska postanawia jak w § 1 niniejszej uchwały.