



GŁUCHOWSKI SIEMIĄTKOWSKI ZWARA

—
ADWOKACI I RADCOWIE PRAWNI
EST. 1993

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym.

Warszawa, dnia 14 sierpnia 2018 roku

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

I. PRZEDMIOT OPINII PRAWNEJ

Niniejsza opinia prawna (dalej jako „**Opinia**”) została przygotowana przez Kancelarię Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy z siedzibą w Sopocie (dalej jako „**Kancelaria GSZ**” lub „**Opiniujący**”) na zlecenie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z siedzibą w Gdańsku (dalej jako „**Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej**”, „**Klient**” lub „**MZKZG**”).

Przedmiotem Opinii jest ustalenie istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również ewentualne zaproponowanie rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług wskazanym powyżej spółkom komunalnym.

Kancelaria GSZ przy dokonaniu oceny stanu faktycznego w przedmiotowej sprawie, przy analizie stanu prawnego oraz przy formułowaniu wniosków Opinii opierała się na założeniu, że informacje przekazane Opiniującemu przez Klienta lub jego przedstawicieli nie wprowadzają w błąd, są prawidłowe, rzetelne i wiarygodne.

Opinia odzwierciedla pogląd Kancelarii GSZ, która pomimo dołożenia należytej staranności nie może zagwarantować, że pogląd ten będzie w każdych okolicznościach podzielony przez sąd powszechny, inny organ bądź innych opiniujących.

II. PODSTAWA PRAWNA I FAKTYCZNA OPINII

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Opinia przygotowana została w oparciu o przepisy prawa polskiego i prawa Unii Europejskiej, takie jak w szczególności:

- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2136 ze zm.; dalej jako „**Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym**”);
- ustawę z dnia marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 994 ze zm.; dalej jako „**Ustawa o samorządzie gminnym**”);
- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 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 (Dz. Urz. UE z 2007 r., seria „L”, nr 315, poz. 1; dalej jako „**Rozporządzenie 1370/2007**”).

Ponadto Opinia oparta została na następujących dokumentach:

- tekście statutu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, w wersji uwzględniającej zmiany wprowadzone na podstawie Uchwały Nr 10/2012 Zgromadzenia MZKZG z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie: zmiany statutu MZKZG oraz Uchwały Nr 9/2014 Zgromadzenia MZKZG z dnia 11 czerwca 2014 r. w sprawie: zmiany statutu MZKZG, dostępnego na stronie internetowej <http://bip.mzkzg.org/?k=5> (dalej jako: „**Statut MZKZG**”).

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

III. ANALIZA PRAWNA

1) Kwestie ogólne – forma prawna i zakres zadań MZKZG

Opiniujący na wstępie wskazuje, że Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej został utworzony i działa na podstawie Ustawy o samorządzie gminnym. **MZKZG ma formę prawną związku międzygminnego w rozumieniu art. 64 i n. Ustawy o samorządzie gminnym¹.**

W świetle art. 65 ust. 2 Ustawy o samorządzie gminnym Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej – tak jak każdy związek międzygminny – **posiada osobowość prawną**. Mając na względzie treść art. 64 ust. 1 zd. 1 Ustawy o samorządzie gminnym można z kolei wskazać, że MZKZG – tak jak i inne związki międzygminne – mógł być utworzony przez gminy „**w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych**”.

Opiniujący ponadto zaznacza, że w świetle Ustawy o samorządzie gminnym **prawa i obowiązki gmin uczestniczących w związku międzygminnym, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na ten związek** (por. art. 64 ust. 3 Ustawy o samorządzie gminnym). Powyższe znajduje również zastosowanie do zadań przekazanych Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej przez tworzące go gminy.

W świetle Statutu MZKZG członkami ww. związku są w chwili obecnej następujące gminy (w tym gminy miejskie): miasto Gdańsk, miasto Gdynia, gmina Kolbudy, gmina Kosakowo, gmina Luzino, gmina Pruszcz Gdański, miasto Pruszcz Gdański, miasto Reda, miasto Rumia, miasto Sopot, gmina Szemud, gmina Wejherowo, miasto Wejherowo oraz gmina Żukowo².

Zakres zadań Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej wyznacza – w chwili obecnej – § 7 ust. 1-4 Statutu MZKZG (w brzmieniu ustalonym na podstawie Uchwały Nr

¹ Por. w tym zakresie np. P. Klimek, *Współpraca jednostek samorządu terytorialnego – stowarzyszenie czy związek*, „Finanse Komunalne” 2012, nr 5, s. 13 i n.

² Zgodnie z brzmieniem § 3 ust. 1 Statutu MZKZG (w brzmieniu ustalonym na podstawie Uchwały Nr 10/2012 Zgromadzenia MZKZG z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie: zmiany statutu MZKZG): „Członkami Związku są: 1) Miasto Gdańsk, 2) Miasto Gdynia, 3) Gmina Kolbudy, 4) Gmina Kosakowo, 5) Gmina Luzino, 6) Gmina Pruszcz Gdański, 7) Miasto Pruszcz Gdański, 8) Miasto Reda, 9) Miasto Rumia, 10) Miasto Sopot, 11) Gmina Wejherowo, 12) Miasto Wejherowo, 13) Gmina Żukowo, 14) Gmina Szemud”.

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

10/2012 Zgromadzenia MZKZG z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie: zmiany statutu MZKZG).
Stosownie do treści § 7 Statutu MZKZG:

„1. Zadaniem Związku jest kształtowanie wspólnej polityki komunikacyjnej i zapewnienie warunków właściwego funkcjonowania zintegrowanego systemu biletowego w postaci biletu metropolitalnego, co obejmuje w szczególności:

- a. emitowanie i dystrybucję biletów metropolitalnych,*
- b. uchwalanie cen i taryf dotyczących biletów metropolitalnych,*
- c. podejmowanie z właściwymi organizatorami, operatorami, przewoźnikami, współpracy dotyczącej wprowadzenia i funkcjonowania biletów metropolitalnych w publicznym transporcie zbiorowym, m. in. poprzez integrowanie systemów pobierania opłat w kontekście funkcjonowania biletów metropolitalnych,*
- d. rozliczanie przychodów z biletów metropolitalnych,*
- e. badanie rynku, prognozowanie i planowanie publicznego transportu zbiorowego w kontekście funkcjonowania biletów metropolitalnych,*
- f. promowanie publicznego transportu zbiorowego w kontekście funkcjonowania biletów metropolitalnych.*

2. Z zastrzeżeniem postanowień ust.4, Związek może podejmować i wykonywać dalsze, poza określonymi w ust.1, zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, w szczególności dotyczące planowania jego rozwoju, organizowania oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym, tak na poziomie metropolitalnym, jak i lokalnym.

3. Związek może także przejąć w całości zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym.

4. Powierzenie Związkowi i rozpoczęcie wykonywania przez Związek zadań opisanych w ust.2 i w ust.3 wymaga zmiany statutu i jest warunkowane podjęciem przez właściwe organy wszystkich gmin uczestniczących w Związku, jednobrzmiących uchwał co do zadań i ich zakresu, które przekazywane są Związkowi oraz dopełnieniem obowiązków rejestrowych i publikacyjnych”.

2) Kwestie ogólne – możliwość przyznania MZKZG statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo

W ocenie Opiniującego, **punktem wyjścia dla ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez**

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzania przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

spółki komunalne (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) **na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych jest rozstrzygnięcie podstawowej kwestii, czy MZKZG może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo.**

Na teoretyczną możliwość przejęcia przez MZKZG zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje *express verbis* § 7 ust. 3 Statutu MZKZG, zgodnie z brzmieniem którego: „Związek może także przejąć w całości zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym”.

Niezależnie jednak od powyższego, Opiniujący wskazuje, że dla ostatecznego rozstrzygnięcia tej kwestii kluczowe znaczenie ma treść przepisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w szczególności art. 4 ust. 1 pkt 9) w związku z art. 4 ust. 2 pkt 1) w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2) w związku z 4 ust. 1 pkt 4) ww. ustawy, rozpatrywanych w powiązaniu ze Statutem MZKZG.

Art. 4 ust. 1 pkt 9) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi w tym kontekście, że: „organizator publicznego transportu zbiorowego” to „właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest >>właściwym organem<<, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007”. Jednocześnie, stosownie do treści art. 4 ust. 2 pkt 1) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym: „Ilekcroć w ustawie jest mowa o: 1) jednostce samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć również związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny lub związek metropolitalny [podkr. własne]”.

Co więcej, zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 2) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest: „2) związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny [podkr. własne]".

W art. 4 ust. 1 pkt 4) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostało ponadto wskazane, że użyte w ww. ustawie określenie „komunikacja miejska” oznacza: „gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego [podkr. własne], a także metropolitalne przewozy pasażerskie”.

Mając na względzie treść wszystkich – przywołanych powyżej – przepisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, możliwe jest, w ocenie Opiniującego, wyprowadzenie następujących wniosków:

- (i) **organizatorem publicznego transportu zbiorowego** (w tym także publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej) **nie muszą być gminy** – mogą to być bowiem także m.in. **związki międzygminne**³;
- (ii) organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo **może być teoretycznie jeden związek międzygminny**;
- (iii) dla rozstrzygnięcia, czy określony związek międzygminny (np. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej) będzie mógł być w konkretnym przypadku organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej, **decydujące jest to, czy spełnia on określone prawnie wymogi**, a w szczególności:
 - (a) **czy związek międzygminny został w sposób wyraźny utworzony „w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego”** (na co *expressis verbis* wskazuje art. 4 ust. 1 pkt 4) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);

³ Pogląd ten znajduje potwierdzenie w doktrynie prawa. Por. w tym zakresie m.in. T. Turek, *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego - uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, „Finanse Komunalne” 2012, nr 4, s. 43 i n. Zob. także B. Kardas, *Czy do wyboru przewoźnika publicznego transportu należy stosować przepisy p.z.p.?*, <https://sip.lex.pl/#/question-and-answer/621698107/czy-do-wyboru-przewoźnika-publicznego-transportu-należy-stosować-przepisy-p-z-p?cm=URELATIONS>).

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzania przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

-
- (b) **czy związek międzygminny jest właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów**, tj. czy dotyczy on przewozów realizowanych na obszarze a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących.

Opiniujący wyraża w tym kontekście pogląd, że **Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej może teoretycznie być, podobnie jak i inne związki międzygminne, organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo** (a, mówiąc bardziej precyzyjnie, przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz przez Urząd Miejski w Wejherowie) **pod warunkiem spełnienia określonych prawnie wymogów.**

Dla ostatecznego rozstrzygnięcia kwestii, czy Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo decydujące jest przy tym to, czy:

- a) został on w sposób wyraźny utworzony „w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego”
- b) jest on właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

W tym świetle należy uznać, że **Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej jest właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów dla gmin (w tym gmin miejskich) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo** – gdyż wszystkie gminy te obejmuje obszar działania MZKZG – i z tego punktu widzenia teoretycznie może on być organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej na wskazanym obszarze.

W ocenie Opiniującego, dla istnienia prawnej możliwości przyznania MZKZG statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie nie ma przy tym znaczenia fakt, że w skład Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (poza gminami, w tym gminami miejskimi, Gdańsk, Gdynia i Wejherowo) wchodzi również inne sąsiadujące gminy, na obszarze których związek ten nie będzie miał statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego. Orzecznictwo sądów administracyjnych skłania się bowiem do poglądu, że możliwe jest, oczywiście na zasadach przewidzianych prawem, przejęcie przez związek międzygminny zadań

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

publicznych o ograniczonym terytorialnie zasięgu, obejmującym jedynie część innej jednostki samorządu terytorialnego (względnie, na zasadzie analogii, wydaje się być dopuszczalnym objęcie jedynie części jednostek samorządu terytorialnego z większej grupy jednostek tworzących związek międzygminny)⁴.

Pomimo tego, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, w ocenie Opiniującego, nie spełnia w chwili obecnej drugiego z wymogów (tj. **nie został on w sposób wyraźny utworzony „w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego”**) i dlatego też **nie może on być w chwili obecnej organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie**. O powyższym przesądza jednoznacznie treść Statutu MZKZG, w tym – przedstawiony w pkt 1) powyżej – § 7 Statutu MZKZG (wyznaczający zakres zadań Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej).

W związku z powyższym – w celu zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – **Kancelaria GSZ rekomenduje dokonanie stosownych zmian w Statucie MZKZG**.

Zmiany w Statucie MZKZG powinny zostać dokonane zgodnie z art. 67a ust. 1-4 Ustawy o samorządzie gminnym. Artykuł ten stanowi, że:

- „1. Zmiany statutu związku dokonuje zgromadzenie związku w formie uchwały. Przepisy art. 67 ust. 1a i 1b stosuje się odpowiednio.*
- 2. Uchwałę zmieniającą statut związku przewodniczący zgromadzenia związku przekazuje w terminie 7 dni od dnia jej podjęcia radom gmin uczestniczących w związku, a w przypadku gdy uchwała zmieniająca dotyczy przystąpienia do związku nowej gminy – również radzie tej gminy.*

⁴ Przykładowo, Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 20 stycznia 2015 r. wydanym w sprawie o sygn. akt II GSK 2100/13 odniósł się w tym kontekście do zagadnienia przejęcia przez związek międzygminny zadań powiatu obejmujących jedynie część powiatu i wyraził pogląd, że: „(...) na podstawie art. 8 ust. 5 w związku z ust. 2a (...) ustawy [o samorządzie powiatowym] całkowicie uzasadnione wydaje się >>zastąpienie<< gminy przez związek międzygminny jako strony porozumienia zawartego z powiatem w celu przejęcia zadań powiatu o zasięgu terytorialnym obejmującym jedynie część powiatu. Trudno bowiem wymagać, aby powiat angażował się bezpośrednio w wykonywanie przypisanych mu zadań w każdym przypadku, niezależnie od zasięgu terytorialnego tej działalności”.

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

3. Rada gminy może, w formie uchwały, wnieść sprzeciw w stosunku do uchwały zmieniającej statut związku w terminie 30 dni od dnia doręczenia tej uchwały. Wniesienie sprzeciwu wstrzymuje wykonanie uchwały zmieniającej statut związku.

4. Zmiana statutu związku podlega ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym”.

Zmiany w Statucie MZKZG powinny mieć na celu wyraźne wskazanie, że **zadaniem ww. związku międzygminnego jest wspólna realizacja publicznego transportu zbiorowego i pełnienie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie.**

Opiniujący przy tym zaznacza, że – w świetle wskazanego już w tej Opinii art. 64 ust. 3 Ustawy o samorządzie gminnym – prawa i obowiązki gmin uczestniczących w MZKZG, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na ten związek. Tym samym, po zmianie Statutu MZKZG – dokonanej w kierunku powyżej wskazanym – **na Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przejdą prawa i obowiązki gmin w zakresie realizacji publicznego transportu zbiorowego i pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie.**

Ponadto – w razie dokonywania powyżej wskazanych zmian w Statucie MZKZG – **Kancelaria GSZ rekomenduje dopełnienie pozostałych wymogów proceduralnych, określonych w § 7 ust. 4 Statutu MZKZG, w tym m.in. podjęcie przez właściwe organy wszystkich gmin uczestniczących w MZKZG jednobrzmiących uchwał co do zadań i ich zakresu, które przekazywane są temu związkowi.**

Zgodnie bowiem z brzmieniem § 7 ust. 4 Statutu MZKZG:

„Powierzenie Związkowi i rozpoczęcie wykonywania przez Związek zadań opisanych w ust.2 i w ust.3 wymaga zmiany statutu i jest warunkowane podjęciem przez właściwe organy wszystkich gmin uczestniczących w Związku, jednobrzmiących uchwał co do zadań i ich zakresu, które przekazywane są Związkowi oraz dopełnieniem obowiązków rejestrowych i publikacyjnych”.

W ramach wskazanych w § 7 ust. 4 Statutu MZKZG obowiązków rejestrowych i publikacyjnych należy przede wszystkim wskazać na konieczność:

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

- 1) dokonania wpisu zmiany Statutu MZKZG w rejestrze związków międzygminnych prowadzonych przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej – w obecnym stanie prawnym Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (art. 68 ust. 1 w związku z art. 68 ust. 1b pkt 2) Ustawy o samorządzie gminnym) – stosownego wpisu w tym zakresie dokonuje się na podstawie zgłoszenia wojewody (Art. 68 ust. 1a Ustawy o samorządzie gminnym),
- 2) dołączenia do zgłoszenia wojewody, o którym mowa w pkt 1) powyżej, oświadczenia o zgodności z prawem uchwał stanowiących podstawę do dokonania zgłoszenia (art. 68 ust. 1c Ustawy o samorządzie gminnym),
- 3) opatrzenia zgłoszenia wojewody, o którym mowa w pkt 1) powyżej, kwalifikowanym podpisem elektronicznym (art. 68 ust. 1d Ustawy o samorządzie gminnym),
- 4) dopełnienia obowiązków związanych z ogłoszeniem zmiany Statutu MZKZG w wojewódzkim dzienniku urzędowym (art. 67a ust. 4 Ustawy o samorządzie gminnym), w tym w szczególności poinformowanie wojewody o zmianie Statutu MZKZG – po jej uchwaleniu – na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie rejestru związków międzygminnych oraz ogłaszania statutów związków i ich zmian (Dz. U. poz. 2334).

Opiniujący jednocześnie zastrzega, że powyższe obowiązki rejestrowe i publikacyjne powinny być dopełnione dopiero po skutecznym wypełnieniu wszystkich wymogów proceduralnych w zakresie zmiany Statutu MZKZG określonych w art. 67a Ustawy o samorządzie gminnym (i dotyczących m.in. przekazania przez Przewodniczącego Zgromadzenia MZKZG uchwały zmieniającej Statut MZKZG radom gmin uczestniczących w związku w terminie 7 dni od dnia jej podjęcia).

Jednocześnie zarazem wskazać należy, że szczegółowy tryb postępowania w sprawie zmiany statutu związku międzygminnego oraz wzór zgłoszenia w sprawie zmiany takiego statutu wynika w obecnym stanie prawnym z przepisów, wspomnianego już powyżej, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie rejestru związków międzygminnych oraz ogłaszania statutów związków i ich zmian.

*

*

*

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Jedynie na marginesie Opiniujący zwraca zarazem uwagę, że **organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie nie może być w obecnym stanie prawnym żaden związek metropolitalny** (pomimo iż przepisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewidują teoretycznie taką możliwość). W obecnym stanie prawnym bowiem – jak zaznacza Opiniujący – istnieje tylko jeden związek metropolitalny, który działa na terenie województwa śląskiego (na co wskazuje treść przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim – Dz. U. poz. 730, uchylającej wcześniejszą, ogólną, regulację ustawową odnoszącą się do związków metropolitalnych⁵).

Opiniujący zastrzega zarazem, że **instytucja związku metropolitalnego stanowi zupełnie odrębną instytucję prawną względem związku międzygminnego i w ogóle nie odnosi się do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej**. MZKZG bowiem – pomimo użytego w nazwie określenia „Metropolitalny” – **nie jest związkiem metropolitalnym w sensie ścisłym** (w rozumieniu przepisów prawa powszechnie obowiązującego w Polsce), lecz jest – jak już wyraźnie wskazano w tej Opinii – związkiem międzygminnym w rozumieniu art. 64 i n. Ustawy o samorządzie gminnym.

3) Analiza prawna w zakresie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez MZKZG usług realizowanych przez spółki komunalne (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych oraz możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego. Kwestia ewentualnej propozycji rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być

⁵ Por. M. Pisz, *Zarządzanie sprawami wspólnymi dla dużych miast i ich zurbanizowanego otoczenia. Zintegrowane inwestycje terytorialne na tle konstytucyjnej koncepcji samorządu terytorialnego*, Warszawa 2018, wyd. Wolters Kluwer (książka w druku). Zob. także T. Moll, *Ustawa o związkach metropolitalnych – rozwiązanie słuszne czy kompromisowe?*, „Przegląd Prawa Publicznego” 2017, nr 7-8; T. Bąkowski (red.), *Ustawa o związkach metropolitalnych. Komentarz*, Warszawa 2016.

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Osobną kwestią wymagającą rozważenia, niezależnie od analizy prawnej zawartej w pkt 1) i 2) powyżej, jest to, czy – w razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – będzie miał on możliwość:

1. kontraktowania usług realizowanych przez spółki komunalne (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych;
2. przejęcia umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego.

Dla udzielenia odpowiedzi na te pytania kluczowe znaczenie ma – w ocenie Opiniującego – **rozstrzygnięcie kwestii, czy podmioty wykonujące usługi przewozowe na rzecz gmin Gdańsk, Gdynia i Wejherowo** (a zatem spółki komunalne Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) **miałyby status „podmiotów wewnętrznych” w rozumieniu przepisów Rozporządzenia 1370/2007 nawet wtedy, gdyby organizatorem publicznego transportu zbiorowego nie były poszczególne gminy, lecz MZKZG jako związek międzygminny** (i, tym samym, czy mogłyby one bezpośrednio zawrzeć z MZKZG – jako organizatorem publicznego transportu zbiorowego – umowy o świadczenie usług w zakresie

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁶).

Warto jednocześnie zwrócić uwagę na – niebudzącą żadnych wątpliwości – okoliczność, że **spółki komunalne, w których gminy (w tym gminy miejskie) posiadają 100% udziałów** (a zatem m.in. spółki komunalne Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) **mają status „podmiotów wewnętrznych” względem odpowiednich gmin, które są ich jedynymi udziałowcami i, tym samym, mogą one bezpośrednio zawierać z tymi gminami – jako organizatorami publicznego transportu zbiorowego – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym** (a zatem bez zastosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2014 r. – Prawo zamówień publicznych; t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 ze zm.).

Powyższe znajduje jednoznaczne potwierdzenie w orzecznictwie. Egzemplifikując, w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 22 lipca 2014 r. wydanym w sprawie o sygn. akt KIO 1402/14 zostało wskazane, że: *„W sytuacji, w której operatorem jest tzw. podmiot wewnętrzny, jak np.*

⁶ Tryb określony w art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest jednym z kilku trybów bezpośredniego zawarcia przez organizatora umowy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tak np. B. Kardas, *Czy do wyboru przewoźnika publicznego transportu należy stosować przepisy p.z.p.?*, <https://sip.lex.pl/#/question-and-answer/621698107/czy-do-wyboru-przewoźnika-publicznego-transportu-należy-stosować-przepisy-p-z-p?cm=URELATIONS>). Odnoszący się do tego zagadnienia art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (w obecnym brzmieniu) wskazuje, że:

„1. 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 wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo*
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo*
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko 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, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2”.*

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzania przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

właśnie jednoosobowa spółka gminna, zawarcie umowy może nastąpić bez zastosowania przepisów ustawy P.z.p.”.

W tym właśnie kontekście należy odpowiedzieć na **pytanie, czy** – wspomniane powyżej – **spółki komunalne** (czyli Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) **zachowałyby status „podmiotów wewnętrznych” nie tylko względem odpowiednich gmin, które są ich jedynymi udziałowcami, lecz również względem tworzonych przez te gminy związku międzygminnego** (np. MZKZG), który byłby operatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze działania odpowiednich gmin. Odpowiedź na to pytanie umożliwia tym samym definitywne rozstrzygnięcie **kwestii, czy ww. spółki komunalne mogłyby bezpośrednio zawrzeć z odpowiednim związkiem międzygminnym (takim jak MZKZG) – jako organizatorem publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.**

Na kluczowe znaczenie ww. kwestii wskazywać może art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z brzmieniem którego: organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy: „2) *świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.*

Art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przywołany powyżej – *expressis verbis* odsyła do przepisów Rozporządzenia 1370/2007, które jest podstawowym aktem normatywnym, regulującym kwestie obowiązku świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim na poziomie wspólnotowym. Zgodnie z treścią art. 2 lit j) Rozporządzenia 1370/2007: „*podmiot wewnętrzny*” oznacza „*odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego [podkr. własne], analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.*

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

W świetle poczynionych w tej Opinii dotychczas ustaleń i w kontekście zaprezentowanej definicji – wynikającej wprost z treści Rozporządzenia 1370/2007 – **możliwe jest, zdaniem Opiniującego, przyznanie wszystkim spółkom komunalnym (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) statusu podmiotów wewnętrznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia 1370/2007 nawet wtedy, gdyby organizatorem publicznego transportu zbiorowego nie były poszczególne gminy, lecz MZKZG jako związek międzygminny, którego członkami są te gminy.**

O powyższym – zdaniem Opiniującego – przesądza okoliczność, że każda z ww. spółek komunalnych podlega kontroli „przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego” (a, mówiąc bardziej precyzyjnie, właściwej jednostki samorządu terytorialnego – właściwej gminy).

W tym też kontekście Opiniujący wyraża pogląd, że – **w razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego** realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – będzie mógł on **kontraktować usługi realizowane przez spółki komunalne** (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) **na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych.**

Kontraktowanie to, w ocenie Opiniującego, mogłoby się wówczas opierać na **zawieraniu przez MZKZG ze spółkami komunalnymi w sposób bezpośredni umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym** – na analogicznej zasadzie jak ma to w chwili obecnej miejsce w przypadku umów zawieranych przez ww. spółki z poszczególnymi gminami.

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Wszystkie powyższe ustalenia znajdują potwierdzenie w doktrynie⁷. W doktrynie bowiem wskazuje się, że: „*W świetle obowiązujących przepisów, a w szczególności ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zarówno gmina, jak i związek międzygminny uzyskują status organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli podmiotu zapewniającego funkcjonowanie powszechnie dostępnego regularnego przewozu osób, który jest wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej na danym obszarze w granicach gminy czy też gmin sąsiadujących, które utworzyły w tym celu związek międzygminny. Należy podkreślić, że do skutecznego realizowania świadczeń transportu zbiorowego niezbędne może być współdziałanie kilku gmin, a wówczas powołaniem związku międzygminnego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, wydaje się rozwiązaniem koniecznym.(...)*”

Jednostka samorządu terytorialnego, a także związek międzygminny mogą powierzyć wykonywanie zadań z zakresu gospodarki komunalnej zarówno osobom fizycznym i osobom prawnym, jak i jednostkom organizacyjnym nieposiadającym osobowości prawnej w drodze umowy na zasadach ogólnych albo w trybie:

- przepisów ustawy o finansach publicznych,*
- ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym,*
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,*
- prawa zamówień publicznych,*
- ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie,*
- ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. (...)*

Do określenia istoty spółki, jako „komunalnej osoby prawnej”, podstawowe znaczenie będzie miało powiązanie o charakterze majątkowym, ze względu na fakt, że przedmiotowe mienie wniesione przez jedną, a nawet więcej jednostek samorządu terytorialnego (np. gmin czy związku międzygminnego) nie będzie traciło swojego samorządowego charakteru. A zatem zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego może być

⁷ Ponadto poglądy te znajdują potwierdzenie w świetle stanów faktycznych zawartych w indywidualnych interpretacjach podatkowych. Por. w tym zakresie np. treść interpretacji indywidualnej z dnia 14 maja 2018 r. (0111-KDIB3-2.4012.104.2018.1.MD), odnoszącej się do związku międzygminnego, który zawierał umowy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzania przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

realizowane przez związek międzygminny za pośrednictwem spółki z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółki akcyjnej.

Wydaje się uzasadnione, aby w takim przypadku obowiązek świadczenia usług w zakresie transportu zbiorowego został jasno określony w umowie lub statucie spółki komunalnej.

Szczególny sposób zawarcia umowy przewiduje regulacja art. 22 ust. 1 u.p.t.z. W przypadku spółki komunalnej związek międzygminny, jako organizator, może zawrzeć z taką spółką umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu, gdy będzie ona posiadała status podmiotu wewnętrznego w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 1370/2007. W takim przypadku dojdzie do świadczenia usług publicznych na obszarze działania związku, bez konieczności przeprowadzenia procedur zapewniających realizację postulatu konkurencyjności na rynku usług transportowych”.

(tak T. Turek, *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego - uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, „Finanse Komunalne” 2012, nr 4, s. 43-51).

*

*

*

Ustalenia w zakresie powyżej wskazanym umożliwiają rozstrzygnięcie, czy – w razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – będzie miał on możliwość przejęcia umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego.

Opiniujący wyraża w tym zakresie pogląd, że przepisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie stwarzają podstawy prawnej dla organów władzy publicznej dla bezpośredniego przejęcia przez związek międzygminny (np. przez MZKZG) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych uprzednio przez gminy Gdynia, Gdańsk i Wejherowo z ich spółkami komunalnymi w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Powyższe, w ocenie Opiniującego, wydaje się uzasadniać specyfika prawa publicznego, w myśl którego to prawa żaden organ władzy publicznej nie może domniemywać swoich kompetencji i – tym samym – dla każdorazowej możliwości podjęcia określonego działania przez konkretny organ władzy publicznej musi istnieć wyraźna podstawa prawna. Podstawy takiej, zdaniem Opiniującego, nie ma w zaistniałym stanie faktycznym.

Tym samym – w razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – **zasadne zdaje się być rozwiązanie dotychczasowych umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (zawartych przez poszczególne gminy z ich spółkami komunalnymi) i zawarcie przez MZKZG nowych umów z poszczególnymi spółkami komunalnymi (względnie też z innymi podmiotami realizującymi usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na rzecz gmin Gdańsk i Gdynia) w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Takie też rozwiązanie Kancelaria GSZ rekomenduje Klientowi.**

Ponadto Kancelaria GSZ rekomenduje w takim przypadku jasne określenie w umowach lub statutach spółek komunalnych obowiązku świadczenia usług w zakresie transportu zbiorowego na rzecz MZKZG.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które mogłyby być zawierane przez MZKZG ze spółkami komunalnymi w sposób bezpośredni w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mogłyby dotyczyć: 1) linii komunikacyjnej albo 2) linii komunikacyjnych albo 3) sieci komunikacyjnej. Na powyższe wskazuje wprost art. 24 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z brzmieniem którego: *„Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć: 1) linii komunikacyjnej albo 2) linii komunikacyjnych albo 3) sieci komunikacyjnej”*.

Jednocześnie Opiniujący sygnalizuje na wskazywane niekiedy w doktrynie pewne ograniczenia co do sposobu ukształtowania takich umów (odnoszących się do przewozów autobusowych i tramwajowych). W doktrynie został bowiem wyrażony pogląd, że: *„W przypadku spółki komunalnej związek międzygminny, jako organizator, może zawrzeć z taką spółką umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu, gdy będzie ona posiadała status podmiotu*

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

wewnętrznego w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 1370/2007. W takim przypadku dojdzie do świadczenia usług publicznych na obszarze działania związku, bez konieczności przeprowadzenia procedur zapewniających realizację postulatu konkurencyjności na rynku usług transportowych. Jednak w odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych rozporządzenie nr 1370/2007 ogranicza tę możliwość do przypadków, gdy zawarta umowa przenosi na spółkę ryzyko wynikające z kontraktu i ma wówczas charakter koncesji w rozumieniu przepisów prawa unijnego".

(tak T. Turek, *Związek międzygminny jako organizator usług publicznego transportu zbiorowego - uwagi ogólne na tle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, „Finanse Komunalne” 2012, nr 4, s. 43-51; podkr. własne).

Opiniujący zastrzega zarazem, **że analiza konkretnych rozwiązań prawnych, za pomocą których mogłoby w takim przypadku nastąpić rozwiązanie dotychczasowych umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** (zawartych przez poszczególne gminy z ich spółkami komunalnymi) **i zawarcie przez MZKZG nowych umów z poszczególnymi spółkami komunalnymi** (względnie też z innymi podmiotami realizującymi usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na rzecz gmin Gdańsk i Gdynia) – dokonywana pod kątem wyboru najbardziej optymalnej formy – **wymagałaby odrębnej analizy poszczególnych umów i, tym samym, wykracza poza ramy niniejszej Opinii.**

* * *

Jednocześnie Opiniujący wyraża pogląd, iż – w świetle dokonanej w niniejszej Opinii analizy prawnej – bezprzedmiotowa wydaje się być kwestia ewentualnej – alternatywnej – propozycji rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo usług swoim spółkom komunalnym. O powyższym przesądza bowiem fakt, że zaproponowane w niniejszej Opinii rozwiązanie prawne – zakładające dokonanie zmian w Statucie MZKZG ukierunkowanych na zapewnienie Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego (realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo) i, następnie, zawarcie przez MZKZG ze spółkami komunalnymi w sposób bezpośredni umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – wydaje się być najbardziej optymalne i zasadne z punktu widzenia interesów MZKZG.

IV. PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE

Reasumując powyższe ustalenia, wskazać należy, że co następuje:

- (1) Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej ma formę prawną związku międzygminnego w rozumieniu art. 64 i n. Ustawy o samorządzie gminnym.
- (2) Organizatorem publicznego transportu zbiorowego (w tym także publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej) nie muszą być gminy – mogą to być bowiem także m.in. związki międzygminne.
- (3) Organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo może być teoretycznie jeden związek międzygminny.
- (4) Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej może teoretycznie być, podobnie jak i inne związki międzygminne, organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo pod warunkiem spełnienia określonych prawnie wymogów, tj. pod warunkiem, że:
 - (a) został on w sposób wyraźny utworzony „w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego”;
 - (b) jest on właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.
- (5) Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej jest właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów dla gmin (w tym gmin miejskich) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo.
- (6) Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, w ocenie Opiniującego, nie spełnia w chwili obecnej drugiego z wymogów (tj. nie został on w sposób wyraźny utworzony „w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego”) i dlatego też nie może on być w chwili

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzania przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

obecnej organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie.

- (7) W celu zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo zasadne jest dokonanie stosownych zmian w Statucie MZKZG.**
- (8) W świetle definicji pojęcia „podmiot wewnętrzny” – wynikającej wprost z treści Rozporządzenia 1370/2007 – możliwe jest, zdaniem Opiniującego, przyznanie spółkom komunalnym (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) statusu podmiotów wewnętrznych w rozumieniu przepisów Rozporządzenia 1370/2007 nawet wtedy, gdyby organizatorem publicznego transportu zbiorowego nie były gminy, lecz MZKZG jako związek międzygminny.**
- (9) W konsekwencji – w razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo – będzie mógł on kontraktować usługi realizowane przez spółki komunalne (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. z siedzibą w Wejherowie) na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych.**
- (10) Kontraktowanie to mogłoby polegać na zawieraniu przez MZKZG ze spółkami komunalnymi w sposób bezpośredni umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2**

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – na analogicznej zasadzie jak ma to w chwili obecnej miejsce w przypadku umów zawieranych przez ww. spółki z poszczególnymi gminami.

- (11) Przepisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie stwarzają podstawy prawnej dla organów władzy publicznej dla bezpośredniego przejęcia przez związek międzygminny (np. przez MZKZG) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych uprzednio przez gminy Gdynia, Gdańsk i Wejherowo z ich spółkami komunalnymi w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.**
- (12) W razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo zasadne jest rozwiązanie dotychczasowych umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (zawartych przez poszczególne gminy z ich spółkami komunalnymi) i zawarcie przez MZKZG nowych umów z poszczególnymi spółkami komunalnymi w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (względnie też z innymi podmiotami realizującymi usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na rzecz gmin Gdańsk i Gdynia).**

Kancelaria GSZ rekomenduje dokonanie stosownych zmian w Statucie MZKZG w celu zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo. Zmiany w Statucie MZKZG powinny wyraźnie wskazywać, że zadaniem ww. związku międzygminnego jest wspólna realizacja publicznego transportu zbiorowego i pełnienie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i Urząd Miejski w Wejherowie.

Ponadto Kancelaria rekomenduje dopełnienie w tym zakresie pozostałych wymogów proceduralnych, określonych w § 7 ust. 4 Statutu MZKZG.

OPINIA PRAWNA

w przedmiocie ustalenia istnienia możliwości kontraktowania przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej usług realizowanych przez spółki komunalne na zasadzie powierzenia im realizacji usług przewozowych, a także możliwości przejęcia przez MZKZG umów przewozowych zawartych przez gminy Gdańsk, Gdynia i Wejherowo z operatorami publicznego transportu zbiorowego, jak również w przedmiocie ewentualnego zaproponowania rozwiązania, w którym MZKZG mógłby być organizatorem publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu możliwości powierzenia przez ww. gminy usług spółkom komunalnym

W razie zapewnienia Metropolitalnemu Związkowi Komunikacyjnemu Zatoki Gdańskiej statusu organizatora publicznego transportu zbiorowego realizowanego w formie komunikacji miejskiej przez gminy (w tym gminy miejskie) Gdańsk, Gdynia i Wejherowo Kancelaria GSZ rekomenduje natomiast rozwiązanie dotychczasowych umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (zawartych przez poszczególne gminy z ich spółkami komunalnymi) i zawarcie przez MZKZG nowych umów z poszczególnymi spółkami komunalnymi (względnie też z innymi podmiotami realizującymi usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na rzecz gmin Gdańsk i Gdynia).

Ponadto Kancelaria GSZ rekomenduje w takim przypadku jasne określenie w umowach lub statutach spółek komunalnych obowiązku świadczenia usług w zakresie transportu zbiorowego na rzecz MZKZG.

adwokat Andrzej Zwara