



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.0057-2388/LX/08

Kraków, 07. STY. 2009

**Pani
Katarzyna Migacz
Radna Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie demonopolizacji usług komunalnych, zgłoszoną na LX Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 17 grudnia 2008 r., uprzejmie informuję:

Ad 1.

Nie jest uzasadniona konkluzja Pani Radnej, że decyzja o wprowadzeniu akcji Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. (KHK S.A.) *de facto* już zapadła. W stosunku do tej Spółki wciąż obowiązujące są zapisy uchwały Nr LV/488/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 listopada 1996 r. z późniejszymi zmianami.

Aktualna struktura i zadania Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. są ukonstytuowane ww. uchwałą. Majątek Spółki stanowią w przeważającej części akcje trzech spółek powołanych przez Gminę, tj.: Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. (MPEC S.A.), Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. (MPWiK S.A.) i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. (MPK S.A.).

Ewentualne wycofanie z majątku KHK S.A. akcji MPWiK S.A. istotnie wpłynęłoby zarówno na sytuację ekonomiczną Spółki jak też na możliwość realizacji powierzonych przez Gminę zadań.

W sprawie ewentualnej zmiany koncepcji działania KHK S.A., zgodnie z postulatem Pana Radnego Bogusława Kośmidera zamierzam powołać odpowiedni zespół zadaniowy. Jego członkowie zostaną zapoznani z propozycjami zawartymi w interpelacji Pani Radnej.

Ad 2 i 3.

W odniesieniu do poruszonych w interpelacji zagadnień dotyczących pozycji monopolistycznej MPK S.A. na rynku przewozów autobusowych przedstawiam poniżej informacje nt. istniejących uwarunkowań formalno-prawnych dla przekazania części przewozów autobusowych przewoźnikom w trybie konkurencyjnym.

W związku z realizacją projektu Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I (wstępna nazwa „Krakowski Transport Zbiorowy”), współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej EFRR) w ramach działania 1.6 ZPORR, istnieją określone, wynikające z podpisanych umów, zobowiązania Gminy oraz MPK S.A. dotyczące wykorzystania sektora prywatnego do

wykonywania części usług autobusowych świadczonych w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Są to następujące dokumenty:

1. Wstępna umowa finansowania Projektu „Krakowskiego Transportu Zbiorowego” zawarta w dniu 17 lipca 2004 r. przez Gminę Miejską Kraków, MPK S.A. i KHK S.A. z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju (EBOR), której celem było uzyskanie środków finansowych w formie długoterminowego kredytu z Banku na pokrycie udziału własnego MPK S.A. (zakup nowych tramwajów) oraz kredytu pomostowego, umożliwiającego absorpcję środków z funduszy europejskich. W umowie tej Gmina zobowiązała się do wdrożenia modelu, w którym docelowo udział sektora prywatnego w przewozach autobusowych osiągnie poziom 20 – 30 %.

2. Studium Wykonalności projektu pn. „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I” stanowiący załącznik do wniosku o dofinansowanie ww. projektu z EFRR. W zakresie Studium zapisane zostały ustalenia dotyczące przyszłego modelu zarządzania transportem publicznym w Krakowie, w którym rynek przewozów autobusowych zostaje podzielony pomiędzy przewoźnika miejskiego MPK S.A. i operatorów prywatnych. Instrumentem udzielania zamówień miał być przetarg konkurencyjny.

3. Zawarta w 2006 r. z MPK S.A. umowa na „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Krakowie (...)”, w której poprzez odpowiednie zapisy zastrzega się możliwość wyłączenia z zamówienia 15 % przewozów autobusowych i zlecenia tych usług przez Miasto innym podmiotom.

4. Umowa Kredytowa podpisana przez MPK S.A. z EBOR określająca w swych zapisach działania w zakresie polityki dotyczącej miejskiego transportu publicznego, w tym m.in. „przeprowadzenie przetargu i zlecenie podmiotom z prywatnego sektora co najmniej 15 % usług w zakresie transportu autobusowego”.

5. Zawarta w 2006 roku pomiędzy Gminą Miejską Kraków, KHK S.A., MPK S.A. i EBOR Umowa Wsparcia przez Miasto Projektu „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – Etap I”, zawierająca zobowiązanie, że „Miasto powierzy Prywatnemu Operatorowi (...) świadczenie co najmniej 8% łącznej liczby wozokilometrów autobusowych Usług Transportowych kontraktowanych przez Miasto (...)”.

Podstawą dla przyjęcia ww. zobowiązań była wola przeprowadzenia, za przykładem innych miast w Polsce (Warszawa, Wrocław, Szczecin, Gdynia, Łódź), działań polegających na wprowadzeniu przetargu konkurencyjnego jako instrumentu udzielania dla części rynku otwartego na konkurencję zamówień na świadczenie przewozów autobusowych przez innych przewoźników. Przewoźnicy działający, podobnie jak MPK S.A., w charakterze przedsiębiorców wykonujących zarobkowy przewóz osób są zobowiązani spełniać wymogi ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.), co gwarantuje uruchomienie prawidłowych mechanizmów rynkowych. Konkurencja w transporcie publicznym jest postrzegana jako główne narzędzie do obniżenia kosztów transportu miejskiego, poprawy efektywności, jakości i orientacji na klienta. Zjawisko to jest widoczne zwłaszcza w miastach, gdzie na lokalnym rynku transportu miejskiego konkurują kilku lub kilkunastu operatorów.

Pierwszy etap działań w zakresie wprowadzania konkurencji w przewozach autobusowych rozpoczęty został w 2007 r. Zgodnie z § 1 ust. 6 zawartej z MPK S.A. umowy Nr AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21 lipca 2006 r. na „Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie” w październiku 2007 r. nastąpiło wypowiedzenie z zakresu objętego umową dwóch linii autobusowych obsługiwanych dotychczas przez MPK S.A. Łączna wielkość zmniejszenia to rocznie 1 019 455 wozokilometrów, co stanowi 3,6 % bazowej pracy przewozowej realizowanej przez MPK S.A. w trakcji autobusowej. Linie te zostały

włączone do zakresu ogłoszonego przetargu nieograniczonego, w efekcie którego wyłoniono konkurencyjnego operatora autobusowego – firmę Mobilis sp. z o.o., realizującego rocznie ponad 2 mln wozokilometrów.

Aktualnie przystępuje się do następnego etapu działań, którego celem jest zwiększenie stopnia udziału prywatnego sektora w realizacji zamawianych przez Gminy usług przewozowych świadczonych w ramach aglomeracyjnego systemu komunikacji miejskiej, wspólnego dla 13 gmin, które w tej sprawie zawarły odpowiednie porozumienia międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Należy jednak zastrzec, że w okresie obowiązywania umowy zawartej z MPK S.A. (w zakresie przewozów autobusowych upływa on dnia 20 lipca 2014 r.) maksymalny procent zmniejszenia zakresu zamówienia w trakcji autobusowej nie może przekroczyć 15 %. Istnieją też znaczące przeciwwskazania dotyczące warunków wcześniejszego jej rozwiązania, gdyż umowa ta stanowi przedmiot zastawu ustanowionego przez EBOR w ramach kredytu zaciągniętego przez MPK S.A. na realizację ww. Projektu.

Ad 4.

W związku z brzmieniem § 1 ust. 2 uchwały Nr LV/488/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 listopada 1996 r. w sprawie powołania Krakowskiego Holdingu Komunalnego — Spółki Akcyjnej (z późniejszymi zmianami), który określa cel Spółki jako m.in. „realizację zadań własnych Gminy Miejskiej Kraków o charakterze użyteczności publicznej, w tym inwestycji (...)” nie mogę wykluczyć możliwości przedstawiania Radzie Miasta Krakowa wniosków uchwałodawczych dotyczących powierzenia Krakowskiemu Holdingowi Komunalnemu S.A. realizacji wybranych kluczowych dla Gminy inwestycji.

Zgodnie z prośbą Pani Radnej uprzejmie informuję, że tekst interpelacji wraz z niniejszą odpowiedzią opublikowany zostanie na stronach dwutygodnika KRAKÓW.PL, w najbliższym wydaniu (z uwzględnieniem terminów składania materiałów).

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Radni Miasta Krakowa
3. Wydział Skarbu Miasta
4. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
5. Kancelaria Rady Miasta i Dzielnic Krakowa
6. Krakowski Holding Komunalny S.A.
7. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
8. Biuletyn Informacji Publicznej
9. A/a