PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.787.2024

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie problemów krakowskiej komunikacji miejskiej, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 26 listopada 2024 r., uprzejmie informuję.

Kłopoty kadrowe dotknęły obu operatorów obsługujących linie komunikacji miejskiej w Krakowie (KMK) i nie oszczędziły innych przewoźników na rynku krakowskim i europejskim. Powodem tego stanu była zarówno trwająca wojna w Ukrainie, jak również zaostrzenie przepisów dotyczących zatrudniania obcokrajowców. Nie bez znaczenia pozostaje fakt stale wzrastającego poziomu jakości świadczonych usług, co przekłada się na stawianie operatorom coraz wyższych wymagań wpływających również na prowadzących pojazdy. Nie ulega bowiem wątpliwości, że pierwszą „żywą" wizytówką transportu publicznego jest prowadzący pojazd.

Przeprowadzone zamówienie publiczne w zakresie wyłonienia operatora na świadczenie autobusowych usług przewozowych było przedmiotem rozpoznania Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej, który w ogłoszonym wyroku nie doszukał się uchybień w zakresie faworyzowania przewoźnika Mobilis Sp. z o.o. względem innych zainteresowanych firm. Nałożył natomiast, na wniosek jednego z oferentów, obowiązek regulowania stosunku pracy dla kierowców na podstawie umowy o pracę. Nałożenie takiego obowiązku stanowi obecnie jedną z głównych przyczyn problemów kadrowych operatorów.

Jednocześnie głównym celem wyodrębnienia pracy przewozowej realizowanej przez wykonawcę wyłonionego w procedurze przetargu nieograniczonego, było podnoszenie jakości świadczonych usług w systemie KMK, a także dywersyfikacja realizowanych przewozów, która pozwala na zmniejszenie ryzyka ich niewykonywania, co w ostatnim czasie miało miejsce u obu operatorów.

Różnica w koszcie wozokilometra pomiędzy operatorami wynika z kosztów zakupu taboru nisko i zeroemisyjnego, do czego obliguje zamawiającego ustawodawca. Operator wewnętrzny jakim jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie (MPK) korzysta z unijnych środków celowych przeznaczonych na zakup nowoczesnego taboru, czy modernizacji infrastruktury zasilania tych pojazdów podczas gdy operator wyłoniony na zasadach rynkowych z takich dotacji skorzystać nie może. Ponadto MPK dysponuje zapleczem

technicznym koniecznym do obsługi kontraktu i nie jest zobligowany do jednorazowego poniesienia kosztów wynikających z wymogów tworzenia lub podwyższania jakości zaplecza, podczas gdy Mobilis podjął się spełnienia wymogów Specyfikacji Warunków Zamówienia. Dodatkowo wiele kosztów stałych, związanych z prowadzeniem działalności przewozowej, przy większym zamówieniu jest niższe w przeliczeniu na wozokilometry, przy rozłożeniu ich na większą pracę eksploatacyjną.

Reasumując, porównywanie kosztów wozokilometra dla MPK i Mobilis wydaje się niewłaściwe, zwłaszcza mając na uwadze, że wiele ryzyk związanych np. z terminami dostaw pojazdów zostało przesunięte na operatora.

Ad 1.

Przed wejściem kontraktu w życie (wrzesień 2024 r.) Mobilis wykonywał ok. 12,5% pracy przewozowej, natomiast po wejściu kontraktu (według planu na grudzień 2024 r.) będzie to ok. 17% pracy przewozowej. Planuje się, że w 2025 r. Mobilis wykona ok. 19% pracy przewozowej realizowanej w systemie KMK.

Ad 2.

Na dzień rozpoczęcia kontraktu Spółka zgłosiła park taborowy składający się z 167 pojazdów, z czego 79 pojazdów o charakterze przejściowym oraz 88 nowych pojazdów. Wszystkie autobusy spełniają wymagania kontraktu zarówno w zakresie pojazdów nowych oraz pojazdów przejściowych. Rozwiązanie takie jest zgodne z umową, w myśl której operator może wykorzystać tabor przejściowy w okresie do 18 miesięcy w przypadku, gdy termin dostawy nowych autobusów jest przewidziany po dacie rozpoczęcia kontraktu lub się przedłuża oraz w przypadku braku odpowiedniej infrastruktury do ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych. W sytuacji wykorzystania taboru przejściowego, operatorowi zostaje pomniejszone miesięczne wynagrodzenie o 10% (przez pierwsze 3 miesiące), 15% (w okresie od 4 do 9 miesiąca) oraz 30% (w okresie od 10 do 18 miesiąca).

Ad 3.

Stawki dla obecnej umowy z Mobilis Sp. z o.o.:

- linie autobusowe tabor Mini E - 16,56 zł netto;
- linie autobusowe tabor Mini ON - 11,77 zł netto;
- linie autobusowe tabor Midi+ CNG - 14,71 zł netto;
- linie autobusowe tabor Standard CNG - 14,54 zł netto;
- linie autobusowe tabor wielkopojemny CNG - 16,74 zł netto.

Stawki dla poprzedniej umowy z Mobilis Sp. z o.o.

- linie autobusowe tabor wielkopojemny - 13,12 zł netto;
- linie autobusowe tabor standardowy - 10,97 zł netto;
- linie autobusowe tabor Midi - 9,50 zł netto.

Ad 4.

Kończąca się w grudniu br. umowa na świadczenie autobusowych usług przewozowych zawarta 10 lat temu z MPK nie przewiduje różnych stawek przewozowych w zależności od rodzaju taboru. Uśredniona stawka dla linii miejskich kształtuje się na poziomie 12,32 zł netto, a dla linii aglomeracyjnych 10,38 zł.

Ad 5.

ZTP kontroluje punktualność i wykonanie kursów z wykorzystaniem elektronicznych systemów dyspozytorskich z funkcją śledzenia pozycji pojazdów poprzez system GPS oraz w mniejszym stopniu poprzez przeprowadzanie kontroli przez pracowników na przystankach komunikacyjnych. Zarówno nowe pojazdy, jak i tabor przejściowy są objęte ww. systemem. Mając na uwadze powyższe, przytoczone informacje medialne, że nadzór opiera się wyłącznie na informacjach przekazywanych przez Mobilis w raportach dziennych są nieprawdziwe.

Ad 6.

W umowie przewidziano kary z przypadku niezrealizowania przewozów z przyczyn zawinionych przez Spółkę. Za niezrealizowaną pracę przewozową np. z powodu awarii lub braku obsady kierowców automatycznie jest naliczana kara w wysokości 150% wynagrodzenia przysługującego operatorowi za realizację przewozu i jednocześnie nie otrzymuje wynagrodzenia za niezrealizowany kurs. Ponadto w przypadku prowadzenia kontroli przez inspektora ZTP na przystanku, za stwierdzony podczas takiej kontroli brak odjazdu autobusu z winy operatora nakładana jest kara w wysokości iloczynu 150 wozokilometrów oraz aktualnie obowiązującej najwyższej stawki za 1 wozokilometr, którego aktualna wysokość wynosi 16,74 zł. Od 19 października do 31 października br. operator nie wykonał 1207 kursów. Kara z tytułu niezrealizowanych przewozów z winy Mobilis za październik br. dla nowej umowy przewozowej została ustalona w wysokości 338 794,79 zł. Wartość ta podlega jeszcze weryfikacji. Po jej zakończeniu ZTP potrąci kare umowną z wynagrodzenia operatora.

Ad 7.

Zgodnie z zapisami umowy operator może posiadać obiekty klasyfikowane jako zajezdnię główną, filię zajezdni lub plac postojowy. Dla każdego typu obiektu umowa określa inne wymagania i warunki oraz jednocześnie umowa nie ogranicza ilość obiektów. Aktualnie operator dysponuje dwoma nieruchomościami wykorzystywanymi do obsługi pojazdów niezbędnych do realizacji zapisów umowy. Jest to nieruchomość przy ulicy Makuszyńskiego 13, która aktualnie jest przystosowywana do wymagań umowy oraz nieruchomość przy ulicy Na Załęczu 1D, która była wykorzystywana do obsługi poprzedniego kontraktu.

Pierwotnie Mobilis zgłosił chęć korzystania z zajezdni głównej przy ulicy Makuszyńskiego 13 wspieranej przez filię zajezdni przy ulicy Na Załęczu 1D. ZTP zaniechał certyfikacji takiego rozwiązania, jako rozwiązania niespełniającego zapisów umowy przy obecnym stanie prac budowlanych.

Aktualnie certyfikowane przez ZTP rozwiązanie to zajezdnia główna przy ulicy Na Załęczu 1D, wspierane placem postojowym przy ulicy Makuszyńskiego 13. Takie rozwiązanie jest czasowo dopuszczone na okres od 19 października 2024 r. do 30 kwietnia 2025 r. ZTP aktualnie oczekuje na możliwość przeprowadzenia procesu certyfikacji zajezdni głównej przy ulicy Makuszyńskiego 13, po zakończeniu niezbędnych prac budowlanych. Umowa nie przewiduje kar umownych z powodu niegotowości obiektu przy ulicy Makuszyńskiego 13, jako zajezdni głównej na dzień 19 października 2024 r. Umowa nie zabrania operatorowi przenosić się w trakcie 10-letniego kontraktu pomiędzy różnymi lokalizacjami.

Ad 8.

Zgodnie z art. 83 ustawy z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320) zamawiający ma obowiązek przeprowadzenia analizy potrzeb i wymagań, która ma na celu zapewnienie zamawiającemu możliwie najlepszej jakości realizacji

zamówienia zarówno pod kątem technicznym, administracyjnym jak i finansowym. Jednym ze składników analizy jest określenie ryzyka związanego z postępowaniem o udzielenie i realizację zamówień. W trakcie analizy zidentyfikowano m.in. ryzyko zarówno braku pojazdów spełniających wymagania, jak również deficyt kierowców na rynku pracy oraz oceniono możliwość mitygacji ryzyk.

Ad 9.

Punkt Obługi Pasażerów (POP) przy ul. Wielopole 1 jest multifunkcyjny. Znajdują się w nim trzy stanowiska dystrybucji oraz jedno stanowisko puntu kancelaryjnego ZTP (Dziennik Podawczy). Zestawiono koszty dla całego lokalu, czyli dotyczą one również stanowiska punktu kancelaryjnego. Czynsz najmu za okres od 1 listopada 2023 r. do 31 października 2024 r. wyniósł 210 803,98 zł brutto. Natomiast czynsz za POP Podwale w adekwatnym okresie, tj. od 1 listopada 2023 r. do 31 października 2024 r. wyniósł 141 603,40 zł.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2024-12-05 15:12

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa