



MINISTER TRANSPORTU

TK-2- 0701 - 58 /06

Warszawa, dnia 11 lipca 2006 r.

14.07.06
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 14.07.06
nr. 5047 podpis.....

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na oświadczenie Senatora Stanisława Koguta podczas 12. posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 8 czerwca 2006 r. (Nr BPS/DSK-043-389/06 z dnia 21.06.2006 r.) uprzejmie informuję, co następuje.

W lutym 2006 r. weszły w życie ustawy: nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, o Funduszu Kolejowym oraz o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Dzięki przyjętym w nich rozwiązaniom środki budżetowe na kolej w porównaniu do lat wcześniejszych są zdecydowanie większe.

W dniu 2 czerwca 2006 r. zawarta została umowa o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA w okresie 9.02.2006 r. do 8.02.2009 r.

Na finansowanie infrastruktury kolejowej ustawa budżetowa na 2006 r. przewiduje następujące środki:

- o kwotę 765.596 tys zł , z tego 260.000 tys zł na utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz 505.596 tys zł na inwestycje kolejowe,
- oraz
- o kwotę 14.200 tys zł na inwestycje i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Środki te mogą być wydatkowane tylko i wyłącznie w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

Z Funduszu Kolejowego przeznaczony się na utrzymanie infrastruktury kolejowej ok. 80 mln zł.

Ponadto na podstawie znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym, od 9 lutego 2006 r. kolejowe przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi i międzynarodowymi na terenie kraju są dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa. Ustawa przewiduje zawieranie dwóch rodzajów umów: ramowej na okres co najmniej 3 lat i umowy na określony rozkład jazdy pociągów. Minister właściwy ds. transportu zawarł w dniu 2 czerwca 2006 r. umowy z przewoźnikami: PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. i PKP Intercity sp. z o.o.

Jednocześnie spółka PKP Przewozy Regionalne otrzyma część utraconych w latach 2002-2003 przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych, niepokrytych dotychczas wypłaconymi dotacjami przekazanymi z tego tytułu.

Pragnę zauważyć, że zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym, zmienionym rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 1893/91, zamawiający usługę (samorząd województwa i rząd) obowiązany jest wyrównywać przewoźnikowi (rekompensować) obciążenia finansowe z nią związane. Zadaniem przewoźnika jest realizowanie, po podpisaniu stosownej umowy, przewozów zamówionych przez Organizatora i jeśli przewozy są deficytowe i nie są dofinansowane przez Organizatora to spółka, która jest spółką prawa handlowego, nie ma obowiązku ich prowadzić. Podkreślam, że misją działalności spółki PKP Przewozy Regionalne nie jest zawężanie działalności – spółka jest gotowa realizować każdą zamówioną przez organizatorów liczbę pociągów, ale jako podmiot prawa handlowego musi kierować się wynikiem finansowym. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. nie może prowadzić niedochodowej działalności i dalej zadłużać firmę.

Spółka PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. jest najsłabszym elementem w Grupie PKP. Prowadzenie przez nią działalności ze stratą przekłada się na olbrzymie nieregulowane zobowiązania, głównie wobec spółek Grupy PKP. W spółkach pojawiają się zatory płatnicze, cechuje je w wielu przypadkach brak zdolności płatniczej.

O ile już w bieżącym roku nie będzie strat na działalności w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, to problemem do rozwiązania pozostają kolejowe przewozy regionalne. Zatem, aby pozyskać większe środki na współfinansowanie kolejowego transportu w regionach, należy przekazać samorządom pełną odpowiedzialność za ten transport tj. skoncentrować funkcje operatora, organizatora i płatnika w kompetencji jednego podmiotu. Takie rozwiązania przyjęto w przygotowanej w resorcie „Strategii dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2009”. Dokument zakłada regionalizację dokonywaną na zasadzie dobrowolności ze strony samorządów.

Dodatkowym instrumentem wspomagającym przewozy kolejowe są środki budżetu państwa kierowane na utrzymanie i remont infrastruktury, które powodują obniżenie opłat za korzystanie z niej.

Powyższy dokument zakłada stworzenie nowych systemowych rozwiązań zapewniających właściwe mechanizmy funkcjonowania kolejnictwa, tak aby zapobiegły pogłębianiu się deficytu finansowego, tak w samej Grupie PKP jak i w innych przedsiębiorstwach operatorskich i zarządzających infrastrukturą.

Pragnę zapewnić, że wszystkie podejmowane przez resort działania mają na celu przywrócenie właściwej roli transportu kolejowego w systemie transportowym kraju.

Z poważaniem
Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU

Mirosław Chaberek
Podsekretarz Stanu