



Senacki Zespół Infrastruktury

„Liberalizacja przewozów pasażerskich –
koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?”

Materiały konferencji 20 listopada 2009 r.

Kancelaria Senatu
Warszawa, luty 2010 r.

Zespoły senackie – zeszyt 1/2010

Liberalizacja przewozów pasażerskich –
koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?
Materiały konferencji zorganizowanej
przez Senacki Zespół Infrastruktury 20 listopada 2009 r.

Redakcja Piotr Świątecki

material roboczy

Zapis stenograficzny z konferencji
pt. „Liberalizacja przewozów pasażerskich –
koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?”
w dniu 20 listopada 2009 r.

(Początek konferencji o godzinie 10 minut 05)

*(Konferencję prowadzi przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury
Stanisław Kogut)*

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Szanowni Państwo !

25 czerwca bieżącego roku została uchwalona ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Prezydent Rzeczypospolitej, Pan Lech Kaczyński przed podpisaniem skierował ją do Trybunału Konstytucyjnego, zarzucając niektórym przepisom niezgodność z konstytucją. 3 grudnia bieżącego roku Trybunał Konstytucyjny w pełnym składzie rozpozna wniosek pana prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej¹. Właśnie wchodzi w tym czasie w życie rozporządzenie 1371/2007² regulujące prawa pasażerów. Ponieważ nie ma jeszcze ustawy, nie skorzystaliśmy jako kraj z możliwości zastosowania wyjątków od restrykcyjnych przepisów rozporządzenia. Tak wygląda w skrócie dzisiejszy stan prawny.

Zaprosiliśmy państwa, aby poznać spojrzenie na polskie koleje pasażerskie w tym szczególnym momencie historii, spojrzenie z różnych perspektyw. Na ten temat będzie dziś się wypowiadał pan minister Juliusz Engelhardt z resortu infrastruktury. Zaprosiliśmy również wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowe-

¹ 3 grudnia 2009 r. Trybunał rozpatrzył wniosek i nie dopatrył się naruszeń ustawy zasadniczej (sygn. akt Kp 8/09). W tych okolicznościach Prezydent podpisał nowelę 8 grudnia br., co otworzyło drogę do jej publikacji w Dzienniku Ustaw Nr 214 z 16 grudnia 2009 r. pod poz. 1658 [przyp.red.]

² Rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/14 z 3.12.2007 r.); [przyp. red.]

go pana Antonowicza. Swoje prezentacje przedstawią też reprezentanci kilku spółek przewozowych.

O zabranie głosu poproszę także przedstawiciela zarządcy infrastruktury. Jest również z nami szef Warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego pan Leszek Ruta, który swoją działalnością obejmuje także sprawy kolejowe.

Po prezentacjach rozpoczniemy dyskusję. Chciałbym zaproponować, abyśmy poszukali wspólnie odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy liberalizacja przyniesie pożytek polskiej kolei?
- Co liberalizacja przyniesie pasażerom?
- Czy jesteśmy przygotowani do wejścia w życie przepisów III pakietu kolejowego?
- Czy przekształcenia zachodzące na polskim rynku kolejowym ułatwią czy utrudnią wprowadzenie III pakietu kolejowego?
- Czy wybraliśmy właściwą metodę wprowadzenia w Polsce przepisów Unii Europejskiej dotyczących kolei?
- Czy polski rząd realizuje konsekwentną politykę kolejową podporządkowaną zaplanowanej wizji tej branży?

Chciałem także państwa poinformować, że zaprosiłem kapelana wszystkich kolejarzy, księdza Ryszarda Marciniaka po to, żeby łagodził ostre wystąpienia, zwłaszcza moje. Serdecznie witam przedstawicieli mediów a także pana senatora Krajczego, który bardzo mocno jest związany z naszym Zespołem Infrastruktury, mimo to, że jest lekarzem.

Drodzy państwo, jeszcze chciałem państwa poinformować, że ta konferencja jest nagrywana, w związku z tym mówimy do mikrofonów, bo po konferencji zostanie wydany biuletyn. Nie wyobrażam sobie, żeby taka konferencja nie doprowadziła do konkretnych wniosków i nie spowodowała konkretnych działań.

W związku z tym, że pan minister przeprosił, że trochę się spóźni, serdecznie proszę o wystąpienie wiceprezesa UTK, pana Antonowicza. Serdecznie proszę, Panie Prezesie.

Drodzy państwo, chcemy, żeby konferencja trwała nie dłużej, niż 3 godziny, bo dzisiaj rozpatrujemy ustawę o grach hazardowych. W związku z tym mu-

simy być na głosowaniu o 13.30. A po drugie, konferencja dłuższa niż 2-3 godziny to już jest naprawdę żaden efekt. Wtedy jest tylko powielanie tych samych poglądów.

Serdecznie proszę, Panie Prezesie.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Mirosław Antonowicz:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Dzień dobry państwu.

Dziękuję za zaproszenie a jednocześnie chciałem przeprosić za nieobecność mojego szefa, ponieważ pan prezes Wiesław Jarosiewicz jest na Śląsku. Tam ma jakieś ważne sprawy służbowe, tak że w jego imieniu ja wygłoszę do państwa parę zdań natury ogólnej o sytuacji związanej z przewozami albo segmentem rynku przewozów pasażerskich i liberalizacją tego sektora.

Proszę państwa, wraz z pierwszym pakietem, drugim a teraz trzecim³ wprowadzamy w Polsce liberalizację, która ma przede wszystkim, proszę państwa, doprowadzić do konkurencji na torach. Na przykład służą temu takie działania, jak oddzielenie funkcji operatora od zarządcy infrastruktury, uzdrowienie sytuacji przedsiębiorstw transportowych, licencjonowanie, które umożliwi wejście zarówno do sektora towarowego jak i pasażerskiego, powołanie specjalnej instytucji - na mocy dyrektywy i specjalnego rozporządzenia - jakim jest Urząd Transportu Kolejowego. Takie urzędy regulacyjne w różnych państwach Unii mają różną strukturę. Są oddzielne jak i wspólne, mianowicie Narodowy Organ do spraw Bezpieczeństwa jest połączony z regulatorem rynku, lub stanowią oddzielną administrację państwową. Sednem liberalizacji jest umożliwienie użytkownikowi usług transportowych wyboru usługi i oferenta tejże usługi.

Czy liberalizacja na dzień dzisiejszy przynosi pozytywny skutek? Na to pytanie, trudne pytanie, można powiedzieć: i tak i nie. Otóż na rynku polskim nie do końca ta liberalizacja się sprawdza zarówno w jednym jak i w drugim sekto-

³ Chodzi o kolejne tzw. pakiety kolejowe Unii Europejskiej. Por. na końcu książki tekst "III pakiet kolejowy UE w prawie polskim - Informacja prawna" [przyp. red.]

rze. Dlaczego? Myślę, że w ciągu tej dyskusji państwo się dowiedzie. Nie nastąpiło docelowe uzdrowienie finansów zarówno przedsiębiorstw jak i zarządcy. Mamy określone trudności na tym rynku. Niemniej, z drugiej strony możemy powiedzieć, że na tymże rynku pojawiło się zjawisko konkurencji wyrażające się w rozwoju instytucjonalnym sektora. Ten rozwój instytucjonalny polega na powstaniu zarówno w sektorze towarowym jak i szczególnie w sektorze pasażerskim wielu przedsiębiorstw, licencjonowanych przedsiębiorstw zdolnych do wykonywania funkcji przewoźnika.

Proszę państwa, jeśli chodzi o koncentrację, a więc rozwój poziomu konkurencyjności rynku polskiego, są dwa wskaźniki, które obrazują tę sytuację. Pierwszy wskaźnik to jest wskaźnik, który Unia Europejska zaleca. Nazywa się wskaźnik LIB. I najświeższe badania wykazały w 2007 r., że Polska prowadzi liberalizację zgodnie z planem. Tenże wskaźnik wynosi 739. I wyprzedzamy niektóre stare państwa unijne, choćby Włochy, choćby Hiszpanię, choćby Francję, gdzie poziom liberalizacji w sektorach, zarówno towarowym i pasażerskim, jest daleko innym niż u nas, ale oczywiście przegrywamy z takimi państwami, jak Niemcy, Wielka Brytania czy Szwecja.

I drugim wskaźnikiem mówiącym o rynku i poziomie koncentracji jest wskaźnik Herfindahla - Hirschmana⁴, który obrazuje, jaki jest poziom konkurencyjności w obu sektorach. W Polsce od 2003 r. ta sytuacja zdecydowanie się poprawia. Widzimy, że w sektorze przewozów pasażerskich ten wskaźnik jest już poniżej 0,5, co oznacza, że poziom konkurencyjności w Polsce w sektorze pasażerskim wzrasta⁵.

Jeśli chodzi o sytuację przewozową od 2006 r. nastąpiło przełamanie tendencji spadkowej i od tego czasu do 2008 r. rynek przewozów pasażerskich się

⁴ **Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana (HHI)** (*Herfindahl-Hirschman Index*), określane również często jako **wskaźnik Herfindahla** lub po prostu w skrócie jako **HHI**, jest miarą koncentracji rynku i określa szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży oraz poziom konkurencji na danym rynku [za wikipedią, przyp. Red].

⁵ ...wypowiedzi Prezesa Antonowicza towarzyszyła prezentacja. Prezentacja jest nagrana na płycie, dołączonej do tego wydawnictwa [przyp.red.]

rozwijał w tempie średnio rocznie około 5% zarówno w wolumenie przewozów pasażerów jak i wykonanej pracy przewozowej. Sytuacja wygląda mniej więcej tak, jak państwo widzicie. Wzrost pracy był około 4%, wzrost pasażerów powyżej 6% do 2008 r., ponieważ rok 2009 zaowocował zmianą tendencji, o której za chwilę powiem.

Jeśli chodzi, proszę państwa, o licencję, to jest to dokument potwierdzający zdolność przewoźnika do wykonywania swojej funkcji, ale oczywiście jeszcze nie do funkcjonowania na torach w sensie dokonywania przewozów, bo do tego potrzebny jest certyfikat bezpieczeństwa. W sektorze przewozów pasażerskich na dzień dzisiejszy licencję posiada siedemnastu przewoźników, siedemnaście podmiotów, z tego jedenaście czynnie wykonuje swoją działalność. W tychże jedenastu główną siłą napędową są przedsiębiorstwa, które wydzieliły się z grupy PKP. Na dzień dzisiejszy w grupie PKP pozostały dwa przedsiębiorstwa⁶, pozostałe mają strukturę właścicielską samorządową lub są podmiotami prywatnymi. Między innymi takim prywatnym podmiotem jest Arriva⁷, która wykonuje na zasadzie kontraktu⁸ przewozy w województwie kujawsko-pomorskim.

W roku 2009 w sektorze przewozów pasażerskich prezes urzędu⁹ udzielił tylko jednej licencji. Tylko jednej licencji, ale zauważalny jest trend, proszę państwa, i to jest trend związany z porządkowaniem tego rynku, mianowicie zawieszanie licencji jak i upadłości w sektorze, zarówno jednym jak i drugim. I z tego powodu w wyniku upadłości prezes cofa licencje na wykonywanie funkcji. I w 2009 r. zaczęły się tendencje upadłościowe w sektorze transportu kolejowego.

Bardzo duże kontrowersje wywołuje poziom opłat jednostkowych za dostęp do infrastruktury. Pokazuję państwu najnowszy wykres, który otrzymałem w tymże roku w październiku z CER¹⁰, między innymi, który kształtuje poziom, średni poziom stawki jednostkowej. Jeśli chodzi o państwa unijne Polska jest, jeśli chodzi o rynek przewozów pasażerskich w środku tejże stawki. Mamy sto-

⁶ To PKP Intercity i SKM w Trójmieście [przyp.red.].

⁷ PCC Arria sp. z o.o.

⁸ Umowy z przewoźnikami zawierają samorzady województw, udzielające przewoźnikom dotacji [przyp.red.].

⁹ Chodzi o Urząd Transportu Kolejowego (UTK) [przyp.red.].

¹⁰ The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER); Wspólnota Kolei Europejskich i Zarządców Infrastruktury Kolejowej [przyp.red.].

sunkowo niskie opłaty jednostkowe za dostęp do infrastruktury w sektorze przewozów pasażerskich.

Jeśli chodzi o sytuację w Polsce, jeden pociągokilometr¹¹ średnio kosztuje w sektorze pasażerskim około 7 zł. To jest mniej niż 2 euro. To jest zgodne z wykresem unijnym.

Jeśli chodzi natomiast o udział państwa w kosztach utrzymania, w 2010 r. będzie się on kształtował na poziomie około 25% udziału dotacji państwa na utrzymanie i remonty dla zarządcy infrastruktury głównego. 75% jest pokrywane z opłat za dostęp zarówno przez sektor towarowy jak i przez sektor pasażerski.

I sytuacja w sektorze w 2009 r., proszę państwa, niestety, sektor przewozów pasażerskich także zanotował, co prawda niewielkie, spadki. Główne tendencje spadkowe rządu 20-30% dotknęły jednak sektor towarowy, niemniej w sektorze przewozów pasażerskich także notujemy kilkuprocentowe spadki. W liczbie pasażerów jest to około 2,5% a w pracy przewozowej około 6% spadku.

Proszę państwa, trzeci pakiet kolejowy to pakiet bardzo trudny, ponieważ nie ma jeszcze pełnego wdrożenia drugiego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa, a trzeci pakiet dotyczy większości spraw związanych z regulacją i sektorem przewozów pasażerskich.

Pierwsza dyrektywa jest to dyrektywa 58¹², zmieniająca dyrektywę 14 i dyrektywę 440, wprowadzająca konkurencję w sektorze przewozów pasażerskich w usługach międzynarodowych wraz z prawem do kabotażu. Kabotaż oznacza zabieranie pasażerów po drodze na stacjach wewnętrznych danego kraju, jeśli pociąg wjeżdża na przykład z Niemiec do Polski. Niemniej każde państwo może wyznaczyć urząd w ramach tejże dyrektywy i może zagwarantować sobie prawo ograniczenia wjazdu na swoje tory, tj. prawo ograniczenia kabotażu, jeżeli wjazd przewoźnika świadczącego usługę międzynarodową będzie zagrażał usłudze publicznej. Są dwa etapy tej działalności. I wprowadzono także do prawa polskie-

¹¹ Termin techniczny; to koszt przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra [przyp. red.]

¹² Szerokie omówienie i pełne tytuły aktów prawnych składających się na trzeci pakiet kolejowy UE Czytelnik znajdzie w materiale zawartym na końcu publikacji: III pakiet kolejowy UE w prawie polskim - Informacja prawna [przyp. red.]

go, o którym pan senator mówił, wyznaczenie urzędu, a nim prawdopodobnie będzie prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który będzie określał cel takiej usługi, ponieważ wnioskodawca, który zechce skorzystać z naszej sieci i wjechać do Polski musi zgłosić taki zamiar, przedstawić go prezesowi i prezes w ramach swojej działalności powinien określić cel usługi międzynarodowej, czy rzeczywiście jest to usługa międzynarodowa, oraz później, jeżeli pojawią się wnioski od wnioskodawców, organizatora, przewoźnika po stronie polskiej, zarządcy prezes powinien określić, czy występuje równowaga ekonomiczna między świadczeniem usługi publicznej a usługą świadczoną przez przewoźnika międzynarodowego. Jeżeli ta równowaga w wyniku określonych kryteriów (będzie specjalne rozporządzenie ministra infrastruktury), zostanie zakłócona, prezes urzędu mocą swojej decyzji będzie mógł ograniczyć prawo przewoźnika międzynarodowego do wykonywania tejże usługi i ograniczyć także prawo do kabotażu. Niemniej, jak państwo widzicie, następuje otwarcie przewozów międzynarodowych od 1 stycznia 2010 r. Do tej pory jeszcze prezes urzędu nie powziął i nie otrzymał żadnej informacji o zamiarze wjazdu przewoźnika międzynarodowego na stronę polską, wynikającej z dyrektywy 58, ponieważ prawo powiada, że to powinno się odbyć na dwa miesiące po wejściu w życie zapisów ustawowych. Na dzień dzisiejszy jeszcze takiej wiedzy nie posiadamy i spodziewamy się, że najprawdopodobniej w pierwszym półroczu być może taki zamiar przewoźnicy mogą zgłosić.

Drugim, bardzo istotnym dokumentem, proszę państwa, jest dyrektywa 59, wprowadzająca licencję dla maszynistów. Mamy tutaj przedział czasowy do 2018 r. Ale na prezesie urzędu także od 4 grudnia 2009 r. spoczywa obowiązek wykonania wielu zadań, między innymi przyznawania licencji dla maszynistów, nadzór nad ośrodkami szkoleniowymi, prowadzenie rejestru licencji. I według naszych wyliczeń do 2010 r. należy wyszkolić około czterech tysięcy maszynistów z nowymi licencjami. Dzięki zasadzie unijnej swobody świadczenia usług, będą mogli także świadczyć swoje usługi na zewnątrz, czyli w innym państwie unijnym, ponieważ będzie to licencja typu unijnego, dająca gwarancję, że maszynista otrzymujący taką licencję gwarantuje sprawność wykonywania swojego

zawodu.

Jak państwo widzicie, jest to duża liczba maszynistów do wyszkolenia i do otrzymania licencji, tym bardziej, że za chwilę państwo zobaczycie jeden przykład. Jeśli chodzi o wiek to proszę zauważyć, że średni wiek pracowników drużyn trakcyjnych na przykładzie jednej ze spółek wynosi czterdzieści dziewięć lat, ponad 70% zatrudnionych ma przekroczony pięćdziesiąty rok życia. U przewoźników prywatnych według naszych danych ta sytuacja może być jeszcze gorsza. To świadczy o pewnej zapaści wiekowej w tejże grupie istotnych pracowników, w związku z tym te przeszkolenia i wyznaczenie ośrodków, które będą szkolić bardzo wysokiej klasy specjalistów prowadzących pojazdy szynowe jest bardzo istotną rzeczą i do 2018 r. wszyscy pracownicy prowadzący pojazdy będący maszynistami muszą posiadać taką licencję, wydaną oczywiście przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Proszę państwa, ostatnie z trzeciego pakietu, rozporządzenie 1371 dotyczące praw i obowiązków pasażera w ruchu kolejowym. Ono wchodzi także w życie 4 grudnia 2009 r. i zasadniczo zmienia sytuację strony słabszej umowy przewozu jaką jest pasażer, dając mu możliwości dochodzenia szerokiego spektrum roszczeń w stosunku do usług wykonywanych przez przewoźników. Między innymi odszkodowań za opóźnienia, proszę państwa. Szczególne prawa będą miały osoby niepełnosprawne, o ograniczonej sprawności ruchowej i ograniczonym dostępie do informacji. Tak że sytuacja jest bardzo skomplikowana, albowiem według naszej opinii niestety polscy przewoźnicy nie są przygotowani do wejścia w życie tego rozporządzenia, skoro nie będzie żadnych wyłączeń, a rozporządzenie nakładało obowiązek¹³ wyłączenia ruchu podmiejskiego, regionalnego oraz przewozów krajowych na okres pięciu lat z możliwością przedłużenia na następne pięć lat z wymogów obowiązywania tegoż rozporządzenia z pewnymi wyłą-

¹³ Rozporządzenie 1371 upoważnia prawa członkowskie do wprowadzenia wyłączeń stosowania restrykcyjnych wobec przewoźników przepisów o prawach pasażerów na określony czas w stosunku do przewozów krajowych. Takie wyłączenia zostały zaprojektowane w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, którą Prezydent skierował do Trybunału. Nie znając jeszcze rozstrzygnięcia Trybunału Prezes Antonowicz wyraził obawę, że w przypadku, gdy ustawa nie wejdzie w życie, polscy przewoźnicy stracą też możliwość skorzystania z wyłączeń. Wobec uznania przez Trybunał, że ustawa nie narusza Konstytucji, w konsekwencji - wobec podpisania jej przez Prezydenta i wejścia w życie, obawy Prezesa okazały się bezprzedmiotowe a przewoźnicy korzystają ze zwolnień od obowiązku stosowania niektórych przepisów rozporządzenia [przyp.red.]

zeniami. Wyłączenia dotyczyły osób niepełnosprawnych na przykład i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz opóźnień. Skoro to rozporządzenie wchodzi wprost to oznacza, że na dzień dzisiejszy od grudnia nie ma żadnych wyłączeń.

Rozumiem, że skoro nie ma jeszcze ustawy, to rozporządzenie unijne wchodzi w życie wprost i tym samym nakładać będzie obowiązki na przewoźników, a jednocześnie wszyscy klienci będą mogli złożyć skargę do Urzędu Transportu Kolejowego na działalność przewoźnika. Prezes będzie musiał wkroczyć mocą swojej decyzji (jeżeli oczywiście prezes zostanie do tego zobowiązany, bo na dzień dzisiejszy nie ma także organu wyznaczonego do przestrzegania praw pasażerów, skoro nie wszedł w życie akt prawny), ale gdy do tego dojdzie, to zgodnie z tym założeniem prezes byłby zobowiązany do przestrzegania rozporządzenia, może prowadzić kontrolę, może nakładać kary i te kary, zgodnie z rozporządzeniem, mają być dotkliwe za nieprzestrzeganie przepisów tego rozporządzenia. Tak że sytuacja się bardzo komplikuje, bo po stronie przewoźników wymagane są nakłady na przygotowanie, choćby peronów, choćby pomocy dla osób niepełnosprawnych, choćby zapewnienia pełnej informacji przed odjazdem pociągu jak i również w przypadku opóźnień większych niż 120 minut czy powyżej 60 minut, gdy trzeba będzie zagwarantować posiłek, zakwaterowanie lub zastępczą komunikację celem dotarcia przez podróżnego do celu podróży.

No i oczywiście, proszę państwa, po raz pierwszy, bo do tej pory jeszcze nie wprowadziliśmy w Polsce a powinniśmy to wprowadzić i o tym ja bardzo często mówiłem, mianowicie wraz z licencją powinien być załącznik ubezpieczeniowy podmiotu, w którym wyznaczona będzie suma gwarancyjna ubezpieczenia OC. Do tej pory w Polsce tego nie ma, natomiast wraz z wejściem w życie rozporządzenia 1371 Unia Europejska zobowiązała się do wyznaczenia takiej wielkości sumy gwarancyjnej ubezpieczenia dla przewoźników pasażerskich, ale nie tylko ich to dotyczy. Każdy licencjonowany przewoźnik powinien zawrzeć umowę o takie ubezpieczenie, tym bardziej, że według tegoż rozporządzenia zaliczka w przypadku śmierci pasażera w wypadku kolejowym to jest 21 tysięcy euro. Tak że proszę sobie wyliczyć, ile mogą kosztować w przypadku katastrofy tego typu zaliczki, a trzeba też mieć na uwadze odpowiedzialność przewoźnika

za świadczoną usługę.

I ostatni element, proszę państwa, na który chciałem zwrócić uwagę, a który jest poza pakietem trzecim, ale jest bardzo istotny, to rozporządzenie o tak zwanej usłudze publicznej, które wchodzi w życie także 3 grudnia 2009 r.¹⁴, i ono wprowadza konkurencję regulowaną na rynek świadczenia usług publicznych

w przewozach pasażerskich. I to jest wyraźnie powiedziane, że chodzi o konkurencję regulowaną. Wskazane są organy, które mają prawo na zasadach przejrzystych zawierać takie umowy na czas nie dłuższy niż piętnaście lat na zasadzie przetargu, ponieważ chodzi o pieniądź publiczny, żeby pokryć potrzeby i zapewnić określone usługi w sensie rynku lokalnego. Jest to bardzo czytelne rozporządzenie, które jest przemilczane w trzecim pakiecie a ono wchodzi w ramach tego trzeciego pakietu w grudniu 2009 i wyznacza nowe zasady funkcjonowania usług publicznych w Polsce w ramach teorii czy doktryny usług o charakterze ogólnogospodarczym wynikających z traktatu wspólnotowego Unii Europejskiej.

I na koniec, proszę państwa, jest pewna także trudność, na którą chciałem zwrócić uwagę, mianowicie wyznacza się zadania, wyznacza się urzędy, natomiast za tym nie idą środki, które by mogły wspomóc realizację. W budżecie na 2010 r. dla urzędu (UTK) nie przeznaczono ani złotówki na wdrożenie trzeciego pakietu kolejowego w sensie zasobów kadrowych, w sensie finansów, w sensie nakładów, żeby zakupić i wydawać licencje. My szacujemy, że potrzebne jest dodatkowo około dziewięćdziesięciu osób i około 11 milionów zł na wykonanie zadań wynikających z trzeciego pakietu, w przeciwnym wypadku będzie olbrzymia trudność. Proszę sobie zdawać sprawę, że w przypadku skarg przewoźników, mamy pole badawcze, bo wcześniej wprowadzono sytuację podobną w transporcie lotniczym, w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Na mocy rozporządzenia powstała specjalna komórka – Komisja Praw Pasażera, która w ten sposób jak my, rozpatruje wszystkie skargi pasażerów. Wzorując się na tym możemy

¹⁴ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady nr 1191/69 i Nr 1107/70 [przyp. Red.]

zakładać, że tych skarg będzie dużo składanych bezpośrednio do urzędu. Mogą pasażerowie w trybie art. 30 rozporządzenia składać skargi i ktoś to musi rozpatrywać w ramach postępowania administracyjnego, mając na to miesiąc lub dwa miesiące i na dokładkę podejmować decyzję zobowiązującą na przykład określonego przewoźnika lub nakładać karę na określonego przewoźnika. My szacujemy, że co najmniej w tejże działalności potrzebne jest dziesięć osób, żeby stworzyć niezależną strukturę, która będzie pełnić quasi funkcję rzecznika praw pasażera w ruchu kolejowym.

I drugi element, bardzo skomplikowana natura ekonomiczna, jeśli chodzi o wyliczenie równowagi ekonomicznej usług międzynarodowych. Ponieważ od tego będzie bardzo dużo zależało, od prawidłowości wyliczenia zależy podjęcie decyzji¹⁵. Mogą później się pojawiać istotne roszczenia składane przez przewoźników międzynarodowych w przypadku ograniczenia dostępu do rynku polskiego. W związku z tym potrzeba też wysokiej klasy specjalistów, którzy mogliby dokonać obiektywnej analizy ekonomicznej, czy nie została naruszona równowaga świadczenia usług publicznych w Polsce przez wpuszczenie przewoźnika międzynarodowego wraz z prawem do kabotażu. Tak że sytuacja jest skomplikowana, tym bardziej, że jeszcze nie ma prawa, nie ma zagwarantowanych środków dla prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W imieniu prezesa to mówię, bo prezes mnie zobowiązał, żebym na ten temat wspomniał. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję. Serdecznie dziękuję panu prezesowi UTK, panu Antonowiczowi.

Chciałem także serdecznie przywitać, bo jest z nami była pani minister infrastruktury do spraw środków unijnych, pani Barbara Konrad. Spóźniła się trochę. I witam przedstawicieli, bo zapomniałem, wszystkich związków zawodowych, bo ja się wywodzę ze związków zawodowych.

¹⁵ Chodzi o ocenę wpływu usług prowadzonych przez obcego przewoźnika na wynik finansowy służby publicznej finansowanej z budżetu; ta ocena jest podstawą rozstrzygnięcia o dopuszczeniu kabotażu [przyp.red.]

Teraz o głos proszę serdecznie prezesa PKP Intercity, pana Krzysztofa Celińskiego, a przygotowuje się wiceprezes PLK¹⁶, pan doktor Pawlik. Dziękuję.

Prezes Intercity Krzysztof Celiński:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Tytuł dzisiejszej konferencji jest dosyć prowokacyjny, więc ja postarałem się i postaram się dostosować do tego tytułu swoim wystąpieniem.

Proszę państwa, w latach dziewięćdziesiątych mówiono, że nie można zacofanej kolei dawać pieniędzy na rozwój póki się nie zreformuje. Więc oczywiście monopolista nazywany państwem w państwie podjął reformę na przełomie lat dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych za pieniądze, które musi do dzisiaj spłacać. Proszę zobaczyć, że inne sektory gospodarki dostały pomoc publiczną. Kolej sama musiała się za swoje pieniądze zreformować a pomoc państwa ograniczała się wyłącznie do gwarancji Skarbu Państwa.

Dzisiaj, po bez mała dziesięciu latach, w debacie publicznej zaczyna dominować słowo „liberalizacja”, „konkurencja”, już nie mówimy o rozwoju i usuwaniu zacofania. Czyli mogę to odczytywać w ten sposób, że zacofanie próbujemy leczyć sloganem „liberalizacja”. A przecież głównym konkurentem transportu kolejowego jest transport drogowy.

Kilka dni temu wyjąłem z półki podręcznik geografii moich dziadków z 1929 r. I, proszę państwa, tam były takie piękne zdjęcia i opisy jak buduje się drogę krajową, klinkier układają robotnicy. Tej drogi dzisiaj nie ma. A jest też i rozdział poświęcony kolei. I, proszę państwa, co my mamy? Co pozostało z tamtych czasów? Drogi są dwujezdniowe, tych dróg już dawno nie ma, które tam na tym zdjęciu były, natomiast geometria, czyli linia jako budowla istnieje do dzisiaj, to jest ta sama linia, tylko środki trwały się zmieniły. Drewniane podkłady wymieniliśmy na betonowe, stare szyny na nowe szyny. Ale geometria jest ta sama. Czyli możliwości kolei są te same jakie były przed II wojną światową. I teraz my mamy konkurować. Prawda?

Więc czy ta liberalizacja to nam przyczyni się do tego, że ta budowla pozwoli nam lepiej konkurować? Mam tutaj spore wątpliwości. I teraz, XXI wiek

¹⁶ Polskie Linie Kolejowe [przypr.red.]

pokazuje i to w zasadzie Zachodnia Europa pokazuje, bo chyba ja takie prowokacyjne pytanie po drodze zadałem, czy my idziemy w kierunku Południowej Ameryki, Brazylii, czy jednak Hiszpanii? Czy my próbujemy nawiązywać do jakichś lepszych przykładów?

Dzisiaj podstawową rolą kolei są koleje dużej prędkości lub podobne. Co ja mam na myśli, mówiąc, że podobne ?. W takiej geografii jak jest Polska, gdzie mamy odległości przeciętne między dużymi miastami 300 km, dojeżdżamy w 2 godziny. To jest rola kolei. Jechanie na tej trasie 4 godziny czy 5 to szkoda jest wysiłku i nawet kupowania taboru.

No i rzeczywiście jedną z ważniejszych ról kolei jest obsługa aglomeracji, to jest też oczywiste, dużych miast satelickich, znaczy miast satelickich z dużymi miastami. Niszowa oczywiście rola, tam gdzie takie linie jeszcze mogą istnieć, oczywiście niszowa w tym sensie, że będziemy mieli autostrady i drogi ekspresowe, więc konkutowanie z nimi jest dosyć trudne w sytuacji, kiedy czasy jazdy są długie, więc mogą oczywiście jeszcze istnieć połączenia lokalne, połączenia międzymiastowe, ale tam ta konkurencja z drogami będzie bardzo, bardzo utrudniona.

I teraz Komisja Europejska wprowadza trzeci pakiet i ten trzeci pakiet - jeżeli mówimy o liberalizacji - to przede wszystkim będzie konkurencja w kolejach dużej prędkości. Tam nikt nie planuje jeździć z Lublina do Zamościa konkutować tu z nami, z kimkolwiek, tylko chcą konkutować na trasie z Mediolanu do Rzymu. Tam Francuzi założyli firmę we Włoszech i chcą Włochów podjeżdżać. W związku z tym Włosi walczą w tej chwili w Komisji Europejskiej, żeby dojechać do Paryża. Może im się w czerwcu uda. Takie mamy sygnały. I też chcą po Niemczech jeździć. Ale też nie po liniach typu Zamość, tylko po liniach dużych prędkości. Więc tutaj będzie liberalizacja i tego się musimy bać i musimy się do tego przygotowywać.

Natomiast obsługa aglomeracji, to co mówił pan prezes UTK, to jest walka o rynek po to, żeby później mieć taką, bym powiedział, monopolistyczną usługę, świadczyć przez piętnaście lat jeżeli by się organ, który odpowiada za organizowanie tych przewozów zgłosił i taką umowę zawarł.

I też warto zwrócić uwagę, że właśnie to co mówił pan prezes, prawo do kabotażu może zostać ograniczone jeżeli naruszałoby równowagę ekonomiczną zawartych w danym państwie umów o świadczenie usług. Więc to jest ważne i daje mechanizm ochrony tych firm, które taki kontrakt mają i chcą go poprawnie wykonywać.

I teraz, jak popatrzymy, Hiszpania i jak tutaj w Polsce to wygląda, więc ja często się spotykałem z takim pytaniem, myślę, że to też się pojawia co pewien czas w dyskusjach, po co dobra infrastruktura kolejowa w Polsce skoro nie macie przecież taboru, to po co wam to. A z kolei kolegom mówią, czy nam się mówi: no po co dobry tabor, skoro przecież nie ma linii, to nie ma gdzie jeździć, co wy tutaj chcecie kupować? Ja im wtedy odpowiadam: to może kryte wagony weźmiemy z Cargo¹⁷ i też tam są okna i są drzwi, można też tak jeździć. Więc cały czas próbujemy unikać tej dyskusji, ile kolej powinna dostać na swój rozwój, te 40% a drogi, 60%, przynajmniej te progi. Są oczywiście kraje, gdzie kolej jest niepotrzebna i czy nie jej nie ma i też funkcjonują dobrze. No ja nie wiem czy Polska jest tutaj dobrym przykładem, że akurat my mamy nie mieć tej kolei.

Teraz jeżeli popatrzymy na te liczby, one są oczywiście znane. W przypadku wdrożenia to muszą być jednak programy rządowe, to nie jest tak, że sama liberalizacja zadziała, jakieś podmioty sobie wdrożą tego typu projekty, tak jak te hiszpańskie projekty, od razu się zmienia struktura przewozów i udziału w rynku jeśli chodzi o drogi i koleje. Ludzie korzystają wtedy z bezpiecznego transportu kolejowego w bardzo dużym stopniu, widać jak ubyło samochodów z tego szarego na tu dużo mniejszy udział szary¹⁸.

I w rezultacie ten udział kolei ma szanse rosnąć. U nas oczywiście mamy raczej tendencję południowo-amerykańską. Na razie rośnie ruch, transport samochodowy też rośnie znacząco, natomiast transport kolejowy ten udział ma coraz mniejszy. To wahnienie takie kilkuprocentowe w ostatnich latach specjalnie nie czyni jakiegś wiosny, zwłaszcza, że teraz w dekonstrukcji nadal przewozy spa-

¹⁷ PKP Cargo – przewoźnik towarowy [przyp.red.].

¹⁸ Prezes Celiński wskazuje na slajd obrazujący podział rynku przewozów pasażerskich w Hiszpanii (por. prezentację zapisaną na płycie, załączonej do tego wydawnictwa). [przyp.red.]

dają.

I teraz, oczywiście, tutaj pan prezes też mówił, ile wozimy ludzi w grupie PKP, ile inne podmioty. Taka statystyka tutaj będzie też dostępna w tej prezentacji. Myślę, że tych liczb chyba nie warto tutaj odczytywać.

I teraz jaki powinien być poziom inwestycji? W programie operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” ten wkład unijny to 27,9 miliarda euro, do tego dołączają 9,7 miliarda euro środków krajowych. Transport z tego ma 71% i tutaj kolej dostaje 46% w samym POIŚ¹⁹. 40% to jest drogowy transport i transport lotniczy oraz bezpieczeństwo transportu, ale w bezpieczeństwie transportu biuro projektów dotyczy też dróg. Oczywiście to jest sam POIŚ, nie mówimy o wydatkach z budżetu państwa i z krajowego funduszu drogowego. Więc wtedy te liczby i te proporcje się drastycznie zmieniają na niekorzyść kolei.

I teraz wracamy do POIŚ. Więc POIŚ finansuje przede wszystkim linie kolejowe, z budżetu mają szansę dostać pieniądze niektóre dworce, ale proszę zobaczyć, że po raz pierwszy Komisja Europejska, swoją decyzją (nie miał ten dokument charakteru dyrektywy ani rozporządzenia tylko wytycznych) wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych kierowanymi przede wszystkim do krajów tych, które po 2004 r. włączyły się do Wspólnoty Europejskiej, wskazała, że te pieniądze są przewidziane na modernizację taboru czy na zakup taboru przede wszystkim. Komisja to specjalnie przewiduje. I oczywiście cały czas patrzy, żeby konkurencji nie zachwiać, więc trzeba spełnić pewne warunki. Te warunki w zasadzie wszystkie podmioty, które aspirują do tych projektów, spełniają. I zasada jest taka, że można dostać 50% dofinansowania oczywiście, o ile jest umowa o świadczeniu usług PSC²⁰, a pozostałe 50% nie może być pomocą publiczną, czyli musi być finansowane na przykład z kredytów. I teraz, stwarza to szansę, czy warunki tam są określone dla istniejących podmiotów, czyli Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej²¹, Przewozów Regionalnych; między innymi i moja firma PKP Intercity wchodzi w

¹⁹ Program operacyjny Infrastruktura i Środowisko [przyp.red.]

²⁰ usługi służby publicznej - public service contracts [przyp.red.]

²¹ Mowa o Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. To spółka wyłączona z PKP. Jest jeszcze Szybka Kolej Miejska w Warszawie, powołana przez prezydenta stolicy [przyp.red.]

grę. W POIŚ nie wymienia się innych firm.

I teraz, naszym zdaniem, należy umożliwić tym podmiotom uzyskanie brakujących 50% finansowania. W jaki sposób? No przede wszystkim zawierając wieloletnie umowy PSC. Najlepszym przykładem jest miasto stołeczne Warszawa. Tutaj będzie się mógł pan dyrektor na pewno pochwalić, bo dla SKM²² takie warunki stworzono.

Rozporządzenie 1370 pozwala na to. I teraz mnie tak dziwi, kogo mają na myśli eksperci, tak zwani eksperci, którzy nawołują do robienia, nie wiem, przetargów, konkursów, kiedy w POIŚ są wpisane konkretne firmy. Nie wiem, mówi się, żeby na kontrakt PSC był konkurs, a jednocześnie w POIŚ są wpisane firmy typu Kolej Mazowiecka czy PR²³ i mówi się, żeby marszałkowie robili konkursy, bo PR ma nie wygrać. Czyli nie wiem kogo mają na myśli, no bo wtedy oczywiście RP nie wykorzysta tych pieniędzy, czy my, które mamy na rozwój taboru. Więc być może, że chodzi o prywatyzację przychodów i uspołecznienie kosztów, tak? Bo te firmy zostaną bez taboru, zostaną ze złomem, czyli trzeba będzie coś z nimi zrobić, a jednocześnie stary tabor w Europie czeka, żeby tutaj wejść na nasz rynek na bardzo korzystnych warunkach, bo oczywiście wtedy nie trzeba spłacać żadnych rat kapitałowych, żadnych odsetek od kredytów. Więc będziemy mieli rozwój taki jak był w samochodach, że najpierw jest inwazja starych samochodów a później dopiero się obserwuje zakupy nowych samochodów. Więc chyba ten model jest tutaj preferowany po to, żeby te firmy wszystkie wyłączyć z możliwości skorzystania z POIŚ i nie dać im szansy zawarcia takich umów wieloletnich.

Spłacanie rat kapitałowych wymaga zastosowania tej dyrektywy, która pozwala chronić interesy wykonawców służby publicznej, czyli ten kabotaż w jakiś sposób ograniczyć do rozsądnych rozmiarów, żeby nie zakłócał właśnie tych dziesięcioletnich kontraktów, które są potrzebne, no bo przecież firmy muszą to spłacić, mają chyba ją spłacić, a jak ktoś przyjedzie starym duńskim pojazdem i

²² Zwracając się do dyrektora warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, Leszka Ruty, prezes myślał z kolei o warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, obsługującej część relacji uzupełniająco do Kolei Mazowieckich [przyp.red.]

²³ Przewozy Regionalne [przyp.red.]

powie, że za 10 zł można jechać, to nikt nie będzie jechał oczywiście nowym pojazdem po 30 zł za bilet. Więc łatwo to ocenić, zresztą, jak ktoś te obliczenia robił, bo robi studium czy przygotowuje studium, to bardzo to dokładnie widać. To może nie jest forum odpowiednie, żeby tutaj te liczby prezentować, ale to bardzo dobrze widać. Więc dlatego ja mówię o tak zwanych ekspertach, bo widać bardzo dużo złej woli wykazują prezentując takie stanowiska.

Więc co w tej chwili, co w takiej sytuacji jest najważniejsze, naszym zdaniem, moim zdaniem? Najważniejsze jest – i to takie wnioski można by tutaj wysnuć – po pierwsze, dbać o ten rozwój, czyli zapewnić warunki, żeby jednak te firmy mogły się dalej rozwijać i ten tabor wymienić a po drugie, wzmocnić jednak regulatora. Czyli my teraz przeszliśmy na dyskusję o wydzieleniu PLK²⁴, zapomnieliśmy o UTK, o regulatorze, a moim zdaniem, dużo ważniejsze jest wzmocnienie regulatora. O tym powinniśmy mówić. Dać jemu narzędzia, dać możliwości, bo, proszę państwa, dzisiejsze. nasze prawodawstwo nie odpowiada jak my mamy chronić przed kabotażem, jak ktoś wystąpi z wnioskiem o proces administracyjny. Ustawa w art. 30 mówi coś o uzgodnieniu, o skoordynowaniu przerwy między pojazdami, pierwszeństwa, czy nieoczekiwanej zmianie popytu. Ja już nie chcę tych artykułów cytować, ale one wszystkie nie są doprecyzowane i nie wiadomo jak je interpretować. Więc jeżeli się pojawi obcy przewoźnik, a się pojawi poprzez podmiot zarejestrowany w kraju, to będziemy mieli natychmiast awanturę przeniesioną na Komisję Europejską a nie będziemy mieli narzędzi, żeby z tym jakoś rozsądnie sobie radzić. Więc ja nawołuję do tego, żeby UTK jak najszybciej wyposażyć w elementy regulacyjne. I oczywiście dbać o rozwój, cały czas promować i wszędzie gdzie można bić się o to, że te pieniądze w POIS muszą być wykorzystane przez obecne podmioty, bo wtedy odpowiadając na pytanie, co dalej z PKP, czy - powiedziałbym - z firmami wywodzącymi się z PKP to wiadomo, że tylko je trzeba wszystkie na garnuszek państwa i myśleć rzeczywiście o ich rozwiązaniu czy upadłości. Dziękuję bardzo za uwagę.

²⁴ Polskie Linie Kolejowe SA należą do grupy PKP, a pojawił się plan wyłączenia tej spółki z grupy i przekształcenia do postaci zbliżonej do Dyrekcji Generalnej Dróg Krajowych i Autostrad [przyp.red.]

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Serdecznie chciałem podziękować panu prezesowi Intercity, panu Celińskiemu, a gdy mówił o państwach, w których nie ma kolei, miał na myśli na pewno kraje Zatoki Perskiej, ale zapewniam, Panie Prezesie, że tam też rozpoczęto budowę kolei, buduje Kuwejt, Arabia Saudyjska, Jemen i Emiraty w związku z tym oni już nas chyba wyprzedzają. A druga sprawa, miód pan leje na serce jak chodzi o regulatora, bo pamiętam kiedy byłem jeszcze w związkach zawodowych „Solidarność”, to wszystkie związki zawodowe chórem mówiły o regulatorze. Bo dawano przykład, pan minister Morawski dawał przykład kolei w Wielkiej Brytanii, że jest pełna liberalizacja, ale tam uchwalił parlament brytyjski ustawę o regulatorze. To on dopuszcza poszczególne spółki do infrastruktury.

Ja teraz proszę serdecznie pana doktora Pawlika, członka zarządu Polskich Linii Kolejowych. Przygotuje się pan Ruta. Pan Ruta, jako były kolejarz pracujący teraz w mieście stołecznym Warszawa przedstawi swój punkt widzenia.

Serdecznie dziękuję i proszę pana doktora Pawlika. Nie wszyscy go znają, wyśmienity naukowiec, pracował w CNTK²⁵ i z CNTK przyszedł do PLK i wydaje mi się, chce PLK postawić na nogi. Proszę, Panie Doktorze, serdecznie proszę.

Wiceprezes Polskich Linii Kolejowych Marek Pawlik:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Na slajdach pokazany zostanie punkt widzenia zarządcy infrastruktury jako dość ubogi, dlatego, że patrząc na sam trzeci pakiet kolejowy można powiedzieć, że on bezpośrednio zarządcy dotyczy tylko w pewnych wąskich aspektach, ponieważ jest to pakiet dedykowany do liberalizacji przewozów pasażerskich, niemniej pod spodem są bardzo poważne implikacje dla zarządcy infrastruktury.

Patrząc na trzeci pakiet kolejowy możemy powiedzieć, że w zakresie dyrektywy 58 Polskie Linie Kolejowe dzisiaj zapewniają niedyskryminujące warunki dostępu do infrastruktury wszystkim upoważnionym przewoźnikom, co do tego

²⁵ CNTK – Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa (w Warszawie).

nie ma wątpliwości. Natomiast wiemy dziś już nawet z konkurencji między obecnymi przewoźnikami, że wyzwaniem będzie udostępnianie i uregulowanie udostępniania linii kolejowych przy zwiększającej się liczbie przewoźników i pojawianiu się przewoźników z zagranicy. To w znacznej mierze jest rola regulatora rynku. Oczywiście przewoźnicy powinni się dogadać, ale życie pokazuje, że to nie zawsze jest bardzo prosto i łatwo. Oczywiście zarządca nie może żadnemu przewoźnikowi, który ma prawo do realizacji tego typu usługi odmówić udzielenia dostępu do torów, chyba że rzeczywiście zabraknie przepustowości. Tej przepustowości na polskich torach na dzień dzisiejszy nie braknie, ale rynek potrzebuje być uporządkowany, czyli mówiąc inaczej, jeżeli dochodzą kolejne pociągi to one powinny dochodzić w taki sposób, żeby były komplementarne a nie wyłącznie konkurencyjne.

Patrząc na dyrektywę 59, która dotyczy praw jazdy dla maszynistów kolejowych, można powiedzieć, że w zasadzie ta dyrektywa przenosi się na wydawanie praw jazdy dla bardzo wąskiej grupy maszynistów, których zarządca posiada dla realizacji przewozów technologicznych. W rzeczywistości pytanie pod spodem jest znacznie głębsze, pytanie jest o ujednoczenie szkoleń w taki sposób, żeby współpraca z osobami odpowiedzialnymi za prowadzenie ruchu kolejowego była jednolita. Nie może być tak, że są różne sformułowania, różne rozumienia w zależności od tego, czy dyżurny ruchu rozmawia z maszynistą tego czy innego przewoźnika²⁶. I w związku z tym w tym zakresie na dzień dzisiejszy rola zarządcy infrastruktury jest minimalna ale docelowo ta rola musi być dość precyzyjnie określona i zarządca będzie musiał w pewnych elementach dość precyzyjnie się wypowiadać i odpowiadać na pytanie: w jaki sposób prowadzony jest ruch kolejowy.

Wyzwania szczegółowe w tym zakresie są znane. Takim wyzwaniem szczegółowym jest na przykład ujednoczenie i wprowadzenie do polskiego prawa polskiej wersji interfejsu dla maszynistów w pojazdach trakcyjnych wyposażonych w systemy transmisji tor-pojazd, gdzie otwartym tekstem mówi się, że odpowiedzialność za ustanowienie jednego interfejsu leży po stronie zarządcy

²⁶ ...oczywiście Prezesowi chodziło także o łączność radiową w czasie ruchu pociągów [przyp. red.]

infrastruktury, mimo tego, że sam interfejs jest na pojeździe, ponieważ on musi być jednolity, niezależny od przewoźnika.

Proszę państwa, rozporządzenie dotyczące praw pasażerów może przenosić się na zarządcę infrastruktury w kontekście finansowym, ponieważ w określonych sytuacjach to czasami przewoźnik inny, czasami ten sam, a czasami zarządca infrastruktury będzie tym, który z przyczyn technicznych jest winny opóźnienia danego pociągu. W związku z tym mogą pojawić się roszczenia w stosunku do zarządcy infrastruktury. I żeby móc sobie z tymi roszczeniami radzić trzeba wiedzieć, być przygotowanym i merytorycznie i pod względem proceduralnym i pod względem finansowym.

W tym rozporządzeniu pojawiają się też z dużą mocą kwestie dotyczące dostępu do kolei dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Żeby podsumować te trzy akty prawne współstanowiące trzeci pakiet kolejowy można powiedzieć, że jeśli chodzi o liberalizację przewozów pasażerskich to zasadnicze wyzwania to są wyzwania na poziomie krajowym. To są wyzwania powiązane z odpowiedzialnością i siłą sprawczą urzędów krajowych, którym zostanie przypisana określona odpowiedzialność.

Niezależnie od tego, czy mówimy o szkoleniach maszynistów, czy o nadzorze nad rynkiem, czy o rozliczaniu opóźnień finalną odwoławczą instancją bądź też wręcz instancją wydającą te dokumenty będzie najprawdopodobniej UTK.

Pod spodem, żeby ta liberalizacja mogła mieć miejsce, musi być odpowiednia infrastruktura. Jeżeli tej infrastruktury na odpowiednim poziomie nie będzie no to wtedy rzeczywiście, tak jak mówił pan prezes Celiński, będziemy szli w kierunku modelu ściągania do Polski starego taboru. To na pewno nie jest rozwiązanie dobre, w szczególności jest to rozwiązanie bardzo złe dla konkurencji między transportem kolejowym i transportem drogowym.

Wprowadzenie przez Komisję Europejską wewnątrzgałęziowej konkurencji między różnymi przewoźnikami kolejowymi od początku miało na celu wykreowanie konkurencji między transportem kolejowym i transportem drogowym. I o tym nie należy zapominać.

Na dzień dzisiejszy możemy powiedzieć, że stosunkowo dużo, acz nie tak

dużo, jak uważamy że powinno się dziać, ale stosunkowo dużo dzieje się na liniach głównych, na transeuropejskich korytarzach transportowych czy w ramach sieci TEN-T²⁷, która obejmuje w Polsce nieco ponad 5 tysięcy km linii kolejowych. Znacznie gorzej jest na liniach drugorzędnych i na liniach znaczenia lokalnego. Mamy pierwsze przykłady projektów realizowanych z regionalnych programów operacyjnych. Jest to współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego. Ta współpraca się rozpoczyna z poślizgiem w stosunku do modernizacji głównej sieci kilkuletnim. Na razie są to pojedyncze projekty i na pewno do skali 19 tysięcy km linii kolejowych, ponad 10 tysięcy km linii kolejowych jest nam jeszcze bardzo daleko. W związku z tym grozi nam nie tylko brak właściwego taboru ale grozi nam również zamykanie niektórych linii regionalnych z powodów technicznych.

I jeszcze ostatnie zdanie na temat dostosowania kolei do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Proszę państwa, zarządca infrastruktury w tym zakresie sam z siebie nie rozwiąże problemu. Żeby można było korzystać czy na wózku inwalidzkim, czy dla osób niedowidzących, czy dla osób z małymi dziećmi swobodnie z kolei konieczne jest współdziałanie i przewoźnika, i zarządcy, i zarządcy stacji. Musimy na taką stację dojechać, przez taką stację przejść, kupić bilety, dostać się na perony i dopiero potem skorzystać z pociągu. Tak że w tym zakresie potrzebna jest duża praca, praca, którą Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły i przy tej okazji proponują raz jeszcze współpracę wszystkim tym, którzy są zainteresowani dostępem do kolei dla tej kategorii pasażerów.

Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu doktorowi.

Państwo Drodzy! Pozwólcie, że przywitam serdecznie pana ministra, pana Juliusza Engelhardta, z tym że od razu serdecznie proszę o umożliwienie prezentacji, żebyśmy mogli tę prezentację umieścić na stronie Senatu.

Witam serdecznie profesora Bendera, profesora KUL, który bardzo mocno

²⁷ transeuropejska sieć linii kolejowych ustalona decyzją Komisji Europejskiej [przyp. red.].

też jest zainteresowany koleją. W związku z tym, że pan minister ma ograniczony czas i to jest zrozumiałe, może nam poświęcić jedną godzinę a także i ksiądz Ryszard ma obowiązki, też musi opuścić nas o godzinie 12.00, w związku z tym serdecznie proszę teraz pana ministra o swoją prezentację. Dziękuję serdecznie, Panie Ministrze, za przyjęcie zaproszenia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Drodzy Państwo! Musiałbym uruchomić prezentację w komputerze.

Ksiądz Ryszard Marciniak:

Ja jako ministrant mogę panu ministrowi trzymać mikrofon.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Jako ministrant? Nie, no jak to, ksiądz nie może... Ja mogę być ministrantem księdza Ryszarda.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Zanim oni uruchomią to ja poproszę księdza Ryszarda, bo będzie opuszczał wkrótce nasze zgromadzenie, o dwa słowa, dwa zdania.

Ksiądz Ryszard Marciniak:

Niech będzie pochwalony Jezus Chrystus.

(Głosy z sali: Na wieki wieków. Amen.)

Ja chciałem bardzo serdecznie wszystkich pozdrowić i podziękować za ten entuzjazm i to umiłowanie polskiej kolei. Powiedziałem rok temu w Sali Kongresowej, że dla mnie kolej to ojcowizna, którą trzeba strzec, rozwijać, pielęgnować. I myślę, że wszyscy się z tym zgadzamy. Ta ojcowizna jest wkorzeniona w naszą polską rzeczywistość, rzeczywistość, która została, jak trzydzieści lat temu stanął na polskiej ziemi papież z rodu Polaków, ogarnięta miłością Boga wymiarem chrztu, który stał się konturem naszych dziejów. I ten kontur naszych dziejów, który w imię Ojca i Syna i Ducha Świętego został naznaczony, ma być w tym konturze umieszczany i realizowany.

Jeżeli widzimy polską kolej, jeżeli widzimy w niej przemiany, to te przemiany przede wszystkim mają służyć człowiekowi, bo to jest największa wartość

w wymiarze Bożym, w wymiarze ewangelicznym człowiek ma największą wartość, bo Bóg oddał życie za człowieka. I kiedy wejdziemy w logikę Bożego przesłania i logikę ewangelii to Bóg przyszedł na świat w rodzinie, za chwilę będzie Boże Narodzenie, będziemy to przeżywać, i rodzina jest pierwowzorem wszelkich wspólnot. I dlatego wracam do tego przesłania, bo jeżeli odejdziemy od tych zasad, które tworzy i ma tworzyć rodzina, a więc jedności, współdziałania a bezinteresownej miłości, to będziemy mieli problem. I dlatego przy najróżniejszych podziałach, które dzisiaj stwarzają bardzo wiele emocji, które stwarzają bardzo wiele, nazwijmy to po imieniu, cierpienia myślę, że ważne jest, żeby uświadomić sobie, że problem jest troszkę gdzie indziej. Inność jest wartością. Pan Bóg się w dziele stworzenia nie powtórzył, nie było klonowania na szczęście. Natomiast ta inność ma prowadzić ku jedności, ma prowadzić ku jedności.

Ja będę prosił teraz i Przewozy Regionalne²⁸, żeby przemyślały te strzałki, które rozpychają i idą w jakieś strony podziału a nie zjednoczenia, jeżeli muszą być to przynajmniej je zwróćmy w drugą stronę, żeby oznaczały formę zjednoczenia. Jesteśmy i pozostaniemy rodziną. W tej rodzinie każdy ma swoje miejsce, każdy ma swoją wartość, ale nie możemy się odłączyć od tej rzeczywistości tysiąclecia służby Bogu, Kościołowi, Ojczyźnie. Tak jak Ojciec Święty trzydzieści lat temu na Błoniach Krakowskich powiedział, że człowiek musi posiadać niezwykłą godność, skoro został wezwany do uczestnictwa w życiu Boga samego. I Ojciec Święty pyta: czy można odepchnąć to wszystko, czy można powiedzieć – nie - temu dziedzictwu? Czy można odrzucić Chrystusa i wszystko to co On wniósł w dzieje człowieka? Oczywiście, że można – mówi Ojciec Święty. Człowiek jest wolny. Człowiek może powiedzieć "nie" Bogu, człowiek może powiedzieć "nie" Chrystusowi, ale pytanie zasadnicze: czy wolno i w imię czego wolno. Więc pytanie może być postawione, ale myślę, że mając takiego patrona, jakiego nam Bóg dał w osobie Jana Pawła II, który powiedział kolejarzom: Nie dajcie się dzielić, bądźcie zjednoczeni, to zjednoczenie musi być zjednoczeniem ludzkich serc.

²⁸ Ksiądz nawiązał do sporu o dopuszczalność niektórych form konkurencji pomiędzy spółkami: Przewozy Regionalne i Intercity.

Ja nie chcę wchodzić w struktury organizacyjne, bo nie do mnie to należy. Natomiast zawsze – i taka jest moja prośba i cel tego pobytu tutaj – żebyśmy byli ludźmi jednoczenia serc, jednoczenia najróżniejszych pomysłów dla dobra człowieka i tej polskiej kolei bez względu w jakich strukturach organizacyjnych ona będzie funkcjonować. I to zamierzenie wspieram moją modlitwą, obecnością i dziękuję, że mogłem te kilka zdań powiedzieć. I niech Pan Bóg błogosławi dobru, które tutaj już się rysuje i myślę, że to dobro, które czasem idzie też przez cierpienie i krzyż będzie rzeczywistością, bo taki jest efekt, taki jest koniec. Dobrem jest zawsze zbawienie, dobrem jest zawsze miłość i ta miłość musi zwyciężyć bo inaczej świat przestałby istnieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję księdzu kapelanowi.

Muszę jeszcze powiedzieć, że ksiądz kapelan jest misjonarzem, był w Ruandzie. Widział do czego prowadzi zło, nienawiść, brak dialogu. I tu chciałem w jego obecności podziękować panu ministrowi, panu prezesowi Celińskiemu, że chcą przejąć ten pociąg papieski, bo ten pociąg został dany do Przewozów Regionalnych i kursuje normalnie jako pociąg rejsowy, kursowy. I jest propozycja, pan prezes Celiński już wyraził zgodę na przejęcie a pan minister tutaj dzisiaj pobłogosławił to przejęcie, tak że i ta konferencja i obecność pana ministra i państwa już ma pierwszy pozytywny efekt działania Jana Pawła II, że jego pociąg, który przekazany został w Łagiewnikach Jego Świątobliwości Benedyktowi XVI nie zostanie zdewastowany.

A teraz serdecznie, serdecznie proszę pana ministra o przedstawienie swojego referatu i z góry dziękuję za wyrażenie zgody na umieszczenie tego referatu na stronie senackiej. Dziękuję, Panie Ministrze i oddaję głos.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo! Pozostanę w pozycji siedzącej, bo tak to się ma nagrywać to tutaj do mikrofonu będę mówił i do państwa.

Dziękuję też przede wszystkim Senatowi, komisji senackiej za zorganizowanie

wanie takiej konferencji. Na pewno potrzebna jest bardzo i dyskusja na temat dzisiejszy „Liberalizacja przewozów pasażerskich” jest na pewno wskazana.

Panu senatorowi dziękuję za zaproszenie. Z przyjemnością je przyjąłem. Nie mogłem być od początku, nie znam też przebiegu dotychczasowej dyskusji.

Ja pozwoliłem sobie przygotować takie swoje wystąpienie w dwóch częściach. Część pierwsza dotyczy ogólnej problematyki, ma charakter przeglądu ogólnej problematyki liberalizacji transportu kolejowego w kontekście europejskim, później dopiero w drugiej części bym się odniósł do problematyki trzeciego pakietu i tej, która nas tu bardzo też interesuje – przewozów pasażerskich.

W związku z tym, jak występuję w dwóch rolach i z góry przepraszam, bo ta pierwsza część jest taka bardziej związana z moją działalnością akademicką i tym, czym się zajmuję na co dzień, bo jak wiadomo, w środowisku zajmuję się pracą naukową no i teraz tak się złożyło, że trochę dorabiam w ministerstwie...

(Wesołość na sali)

Tak przyszło, tak się złożyło. Prawda? Ale pewnie tam też wrócę prędzej czy później. Tak że takie rozdwojenie występuje w moim przypadku. Więc jako urzędnik państwowy wypowiem się w drugiej części, może w ten sposób, natomiast tutaj bardziej jako akademik.

Proszę państwa, taki referat przygotowałem „Wpływ liberalizacji w europejskim transporcie kolejowym na konkurencyjność kolei”. Gdybyśmy popatrzeli w historię w ogóle liberalizacji to ona się rozpoczyna w roku 1991 tak na dobrą sprawę. Znana powszechnie dyrektywa 91/440²⁹ w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty przez te już osiemnaście lat wielokrotnie zmieniana i ostatnio na okoliczność właśnie trzeciego pakietu też była zmieniona.

Ale oprócz tego mamy również pierwsze dyrektywy. To ja nawiązuję do tych dyrektyw.

Uzupełniająco wydano dyrektywę 18/95 i 19/95 w sprawie alokacji potencjału infrastruktury kolejowej i pobierania opłat. I trzeba powiedzieć tak, że dzisiaj ta dyrektywa osiemnasta obowiązuje po poprawkach a dyrektywa dziewięć-

²⁹ ...o rozwoju kolei we wspólnocie, zmieniana przez dyrektywę 57 wchodzącą w skład III pakietu. W szczegółach odsyłamy do opracowania prawnego na końcu książki [przyp. red.]

nasta w ogóle nie funkcjonuje, została zastąpiona dyrektywą 14/2001³⁰. Ale przecież nie o dyrektywach chciałbym teraz powiedzieć tylko o istocie tej polityki, przesłanki tej polityki – to jest ogólna liberalizacja, deregulacja w transporcie kolejowym, ogłoszona przez Unię Europejską ówczesną. Polityka dotycząca trzech branż, trzeba to podkreślić, branży kolejowej ale i branży energetycznej i telekomunikacyjnej, branż, które tradycyjnie funkcjonowały w oparciu o monopol naturalny sieciowy i chęć rozbicia tego monopolu sieciowego, wyłączenia, ogólnie rzecz biorąc, części infrastrukturalnej po to, żeby na tej części infrastrukturalnej mogli niezależni operatorzy funkcjonować. Taka była ideologia. To jest niezależność zarządzania, oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei, uzdrowienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych, w tym oddłużenie, no i sztandarowa kwestia – zagwarantowanie dostępu do sieci kolejowych krajów członkowskich dla przedsiębiorstw kolejowych. Ale celem nadrzędnym był właśnie, było to akcentowane, był wzrost konkurencyjności kolei na rynkach przewozowych i ostateczny cel – wzrost względnego udziału transportu kolejowego w rynku przewozowym, bo co do tego od dawna przecież nie ma wątpliwości.

Ten pakiet ja nazywam pakietem zerowym, albo bazowym, wyjściowym. Dlaczego? Dlatego, że przez lata dziewięćdziesiąte, od momentu wydania dyrektywy 91/440 do roku 2001 na dobrą sprawę w temacie liberalizacji nic się nie działo w Europie oprócz dyskusji, rozlicznych dyskusji itd. Dodam tylko, że przypominam sobie atmosferę po ogłoszeniu, na początku lat dziewięćdziesiątych, po ogłoszeniu dyrektywy 91/440³¹ w tym elemencie dotyczącym rozdzielania, oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji, wówczas środowiska kolejowe twierdziły, że to się nie da zrobić, nie ma takiej możliwości, że to politycy wymyślili, zrobić się tego nie da. Historia pokazała, że jest inaczej.

Ten pierwszy pakiet kolejowy pojawia się w roku 2001 i on wynikał mię-

³⁰ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa [przyp.red.]

³¹ dyrektywa 91/440 o rozwoju kolei we wspólnocie [przyp.red.]

dzy innymi z tego, że z jednej strony powstała nowa, została określona nowa polityka kolejowa w Unii Europejskiej. Z drugiej strony wiele zagadnień było nieregulowanych, niejasnych i właściwie nie było żadnego postępu. Dopiero te tutaj wskazane dyrektywy, a więc kolejna zmiana dyrektywy 440, przyjęcie dyrektywy trzynastej właśnie poprawiającej dyrektywę w sprawie licencji oraz przyjęcie dyrektywy czternastej rzeczywiście stworzyło warunki do postępów w zakresie liberalizacji transportu kolejowego w Europie.

Następnie pojawił się w 2004 r. tak zwany drugi pakiet kolejowy. To były kolejne już modyfikacje istniejących generalnie dyrektyw. Tutaj dyrektywy osiemnastej w sprawie licencji, dyrektywy czternastej w sprawie przyznawania zdolności przepustowej infrastruktury i pobierania opłat. I wreszcie ustanowiono w 2004 r. Europejską Agencję Kolejową, taki ogólny urząd regulacyjny ogólnoeuropejski.

No i gdybyśmy, jeszcze nie przechodząc do trzeciego pakietu, zastanawiali się, jakie są efekty tej polityki prowadzonej przez lata dziewięćdziesiąte, dwutyśczne, to na dzisiaj możemy tak powiedzieć, że rynek w zasadzie został otwarty czy prawie otwarty, jak tu zapisałem, ponieważ formalnie od 1 stycznia mamy do czynienia z pełnym otwarciem rynku w przewozach towarowych również dla przewozów kabotażowych. Od 1 stycznia 2010, tutaj już wyprzedzając troszeczkę, bo to jest element trzeciego pakietu, mamy pełne otwarcie rynków w międzynarodowych przewozach pasażerskich z możliwością wykonywania przewozów kabotażowych. A zatem praktycznie rynek jest otwarty. Oprócz małego elementu istotnego, mianowicie przewozów wewnętrznych pasażerskich w poszczególnych krajach.

Jeżeli byśmy popatrzyli poprzez pryzmat licencji, które zostały wydane w Unii Europejskiej, to taki oto podział krajów by można było zarysować, że są kraje z bardzo dużą liczbą wydanych licencji, jak Niemcy. Tu Polska jest w czołówce, Wielka Brytania, Włochy, ale malutka Estonia czy Dania również. Są kraje, które wydały taką może stosowną do swojej wielkości, umiarkowaną liczbę licencji: Holandia, Czechy, Austria czy Szwecja. I są wreszcie kraje, które zapoczątkowały dopiero licencjonowanie.

Proszę zwrócić uwagę, że poniżej takie pytanie stawiam: czy w ogóle liczba wydanych licencji jest dobrą miarą rozwoju konkurencji wewnętrznej w europejskim transporcie kolejowym? Otóż nie jest dobrą miarą. Nie jest dobrą miarą, bo weźmy na przykład Wielką Brytanię. Otóż Wielka Brytania, pomimo liczby wydanych licencji, tam w związku z systemem franchisingowym można mówić o konkurencji na etapie kontraktowania i przewozów a nie rzeczywistej konkurencji o przewozy, która się definicyjnie, czy podręcznikowo odbywa w określonym miejscu i czasie wykonywania danej usługi i ma charakter cenowy i jakościowy, elementów takiej konkurencji w zasadzie nie ma. To samo zresztą dotyczy Niemiec, które się szczytą wszędzie i w całej Europie jak to bardzo są zliberalizowane, bo mają tych licencji trzysta siedemdziesiąt, ponad trzysta siedemdziesiąt. No, ale nie można jednak tutaj zapominać, że dalej tam dominuje generalnie koncern DB³² no i w jakimś sensie, można powiedzieć, otacza ten koncern duża liczba drobnych podmiotów, żeby nie powiedzieć takiego planktonu kolejowego, ale główną rolę odgrywają jednak nadal koleje DB.

Sama liczba licencji nie jest miarą, dobrą miarą liberalizacji. Jest jakąś miarą, jedną z wielu, która pokazuje jakie są regulacje przyjęte itd., ale nie mówi zbyt dużo o konkurencji wewnętrznej.

Ale, jak mówimy o dotychczasowych efektach polityki liberalizacji, to trzeba powiedzieć, że jeden element został z pewnością zrealizowany w Europie, lepiej lub gorzej, mianowicie te sztandarowe też hasło tego procesu – wydzielenie infrastruktury kolejowej w odrębny organizm. I można powiedzieć, że oprócz Francji wszystkie kraje praktycznie wykonały to wydzielenie. Szwecja poszła najdalej. Szwecja poszła w kierunku utworzenia takiego zakładu budżetowego, można powiedzieć, centralnego na wzór naszej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, to jest właśnie taki wielki zakład budżetowy państwa szwedzkiego i jego przychody są przychodami budżetu państwowego a wydatki są wydatkami budżetu państwowego. W związku z tym stawki są oparte być może o 5, 10% kosztów faktycznych infrastruktury, reszta jest finansowana z budżetu państwa. Jest to model bardzo drogi, właściwy dla krajów bardzo bogatych i

³² Koleje Niemieckie (Deutsche Bahn) [przyp.red.]

nie stosowany w pozostałej części Europy ze względu na to, że jest bardzo kosztowny.

Model francuski, o którym tutaj wspomniałem, jest takim *bypassem*, jest próbą obejścia w ogóle dyrektywy 91/440, polegający na tym, żeby wykonać zmianę, która nie zmienia stanu faktycznego w zakresie zarządzania infrastrukturą. Ta zmiana polega na tym, że formalnie własność infrastruktury przejęła taka instytucja RFF³³, która jest instytucją państwową i ona jest właścicielem infrastruktury ale ta instytucja od razu przekazała w zarządzanie tą infrastrukturę spółce SNCF³⁴, czyli temu zintegrowanemu przedsiębiorstwu kolejowemu, które tam od zawsze jest. A zatem jest to taki wybieg formalny, *bypass*. I tutaj w tej sprawie ja muszę powiedzieć, że dziwi mnie bardzo stanowisko Komisji Europejskiej, która dopuściła takie rozwiązanie i która w jakimś stopniu aprobuje je również, bo gdzieś tam w jakichś opracowaniach nawet czytałem, że ten model francuski jest lepszy niż na przykład nasz model holdingowy, który myśmy przyjęli i większość krajów większych zastosowała go ze względu na to, że było to pragmatyczne wyjście, polegające na tym, że stare przedsiębiorstwo kolejowe przekształca się w spółkę Skarbu Państwa a później z niej wydziela się poszczególne elementy, w tym infrastrukturę kolejową, w odrębną spółkę. Taką drogą poszły Niemcy, poszły Włochy, poszły inne kraje. Odpowiedź na pytanie, który model jest właściwy z punktu widzenia polityki liberalizacji transportu kolejowego, ja bym powiedział, że najlepszy jest model szwedzki, tylko on jest właściwy dla kraju bardzo bogatego. Jest to model, który byłby pożądanym. Wtedy wiadomo, kto jest właścicielem infrastruktury kolejowej, kto odpowiada za jej rozwój i utrzymanie. Ale, jak powiedziałem, jest to problematyczne z punktu widzenia finansowego.

Również nastąpił rozwój instytucji regulacyjnych w związku z polityką liberalizacji i deregulacji. Też nie wiemy, jaki jest właściwy model regulacyjny. Czy regulatorem może być ministerstwo właściwe do spraw transportu, czy też specjalny urząd, ale łączący w sobie elementy nadzoru zagadnień technicznych i

³³ Zarząd Francuskich Linií Kolejowych (Réseau Ferré de France) [przyj.red.]

³⁴ Przedsiębiorstwo Francuskich Kolei Żelaznych (Société Nationale des Chemins de fer français) [przyj.red.]

rynkowych, czy też specjalny urząd regulacyjny, nadzorujący tylko udostępnianie infrastruktury kolejowej a także udostępnianie innych sieci infrastrukturalnych, tak jak w Niemczech to ostatnio zrobiono, gdzie niemiecka EBA zajmuje się właściwie nadzorem nad zagadnieniami technicznymi kolejnictwa, natomiast sprawy regulacji rynku są połączone ze sprawami telekomunikacyjnymi, energetycznymi w jeden odrębny urząd. Który model jest właściwy? Też wydawałoby się, że powinniśmy dążyć do rozwiązania właściwszego, jakim jest rozwiązanie niemieckie, ale ono też wymaga odpowiednich przedsięwzięć organizacyjnych po stronie struktur rządowych i pewnych reorganizacji, które są na ogół trudne też do przeprowadzenia ze względów politycznych.

Wreszcie, jak popatrzymy na całą tematykę liberalizacji, to z tym hasłem wiąże się też pojęcie deregulacji. I tutaj trzeba powiedzieć, że te efekty są dość problematyczne. Bo jeżeli chodzi o liberalizację, coś, co się chce zliberalizować powinno się również zderegulować, czyli odchodzić od nadmiaru sztywnych regulacji branżowych, które dotyczą na przykład transportu kolejowego, ale łatwo można zaobserwować, że takiego zjawiska nie ma w europejskim transporcie kolejowym. Można nawet postawić taką tezę, łatwą do udowodnienia, że wraz z liberalizacją, postępem liberalizacji niestety, rośnie liczba regulacji, jakby zaprzeczenie procesu. Coraz więcej dziedzin jest objętych regulacjami.

Ja nawet taki dam przykład praktyczny, bo są na pewno na tej sali osoby, które pamiętają tę wersję ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r., którą parlament uchwalił i która miała ze 20 stron formatu A-4. Dzisiaj nasza ustawa o transporcie kolejowym ma z 80 stron A-4 a już w drodze są kolejne nowelizacje. To wynika z implementacji prawa europejskiego w szczególności, różnych zagadnień technicznych, i produkujemy tych przepisów co niemiara. Już do tego stopnia, że dzisiaj nie ma takiego specjalisty prawnika, który by opanował całą ustawę i znał wszystkie aspekty poruszone w ustawie. W zasadzie trzeba tutaj specjalizacji, a być może stoimy w obliczu podzielenia tej ustawy na kilka odrębnych ustaw, bo to jest, wydaje się, w tej sytuacji, która jest, najbardziej racjonalne wyjście, bo rzecz jest nie do opanowania. Te regulacje, mówię, co roku przybywa kilka, co roku komisje sejmowe zajmują się właśnie takimi implemen-

tacjami. Stopień skomplikowania tych przepisów i stopień szczegółowości, trzeba powiedzieć, rośnie. Ja już wszędzie głoszę, ale już nie w roli urzędnika państwowego ale w roli własnej, że mamy do czynienia z przeregulowaniem branży, że to już jest przesada, ta tendencja. To jest dowód na to, na przykład powołanie Europejskiej Agencji Kolejowej. To jest instytucja, która musi uzasadnić sens swojego istnienia. Ta instytucja sama z siebie produkuje różne regulacje, żąda i oczekuje tych regulacji, projektuje te regulacje i później one są wprowadzane. Więc jeżeli się powoła ileś instytucji, to te instytucje muszą uzasadnić cel swojego istnienia i tak robią. Tak że jest to problem na pewno ogólnoeuropejski.

No i wreszcie powiedzmy sobie, mówiąc o efektach, o stawkach dostępu. O tym się głośno mówi w całej Europie, bo mamy do czynienia z taką sytuacją, że jeżeli byśmy spojrzeli na mapę i na stawki dostępu do infrastruktury to prawidłowość jest taka, im dalej na wschód tym wyższe stawki dostępu. To w szczególności dotyczy przewozów towarowych, może pasażerskich mniej. A jest taka prawidłowość. I stawiam pytanie, czy to jest paradoks ekonomiczny? No bo przecież w krajach Europy wschodniej generalnie koszty na przykład siły roboczej są niższe. Czy jakaś prawidłowość czy też brak regulacji? Żaden paradoks i myślę, że jeżeli byśmy teraz uwzględnili wsparcie finansowe, dotacje też geograficznie, to idąc od Europy zachodniej ku wschodniej mamy oto obrazek odwrotny. Tak jak w krajach zachodnich dotuje się bardzo wysoko koszty operacyjnej infrastruktury, stąd stawki mogą być relatywnie mniejsze. I odwrotnie, jeżeli się nie dotuje, to są stawki wysokie. A więc stawiam taką też i tezę, że pytanie, czy regulując tak wiele rzeczy, tak wiele spraw, wchodząc w tak dalekie szczegóły techniczne, gdzie musimy implementować później z tych rozporządzeń, z ustaw, z dyrektyw do ustawy, czy nie zapomniano, w cudzysłowie oczywiście, o konieczności harmonizacji zasad kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, zasad ich kalkulacji, dlatego, że odbywa się też taka dyskusja aktualnie w Europie. Komisja Europejska twierdzi, że koszty bezpośrednie powinny być podstawą kalkulacji stawek, ale nie określa co to są te koszty bezpośrednie, nie chce odpowiedzieć na pytanie, jaki zakres ma być tych kosztów bezpośrednich. Z dyrektyw to nie wynika. Akurat ten element nie został niestety doregulowany.

No i widzimy zatem, że jest taki problem, czy można postawić taki problem: czy te założenia podstawowe na dzisiaj zostały zrealizowane? One powinny być potwierdzane statystykami transportu. To znaczy, jeżeli celem głównym liberalizacji, tej polityki liberalizacji miało być doprowadzenie w całej Unii Europejskiej do wzrostu względnego udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem, jest to cel naczelny, nadrzędny, to stawiamy pytanie, czy on został zrealizowany. Nie, nie został zrealizowany. Jak popatrzymy na starą „15” to widzimy, że ten udział się stabilizuje na poziomie 15%, nieco poniżej 15, to jest praca przewozowa, poniżej 15%. Jeżeli popatrzymy na kraje całej Unii, dwadzieścia siedem, to widzimy, że też tutaj nie ma większych zmian w latach dwutysięcznych. Udział względny transportu kolejowego w przewozach ogółem towarowych w Polsce pozostaje nadal bardzo wysoki, o wiele wyższy niż średnia unijna, zarówno „15” jak i dwudziestu siedmiu krajów. On jest na poziomie ponad 25% aktualnie, ale widzimy jaki był trend w latach dwutysięcznych, ten udział malał. Niemniej jednak jest to udział bardzo, bardzo jeszcze wysoki.

Ale jeśli popatrzymy na taką tabelkę ogłoszoną w białej księdze z 2001 r. to trzeba powiedzieć, że zasadniczo ku rozczarowaniu na pewno wielu nie przewidywano, realistycznie patrząc na to, tego, iż transport kolejowy zwiększy swój względny udział w przewozach ogółem. Proszę zobaczyć - ten trend realistyczny, ogłoszony w białej księdze oznaczałby spadek udziału względnego kolei z 14,2 % do 11,3 % w przewozach towarowych i z 6% do 5,5% w przewozach pasażerskich.

Nawet bardzo optymistyczny trend, który się może ziszcza troszeczkę na podstawie tych danych, które pokazałem państwu, to jest utrzymanie właściwie poziomu 14 punktów procentowych do 15, bo to się mniej więcej tak utrzyma w przewozach towarowych. I niestety, nie potwierdza się to w przewozach pasażerskich, bo ten udział wynosi aktualnie 6%, a więc niestety nie udało się zrealizować tego celu.

No i w tym kontekście, proszę państwa, mówimy o trzecim pakiecie, o jego dokumentach. Przeistaczam się w urzędnika państwowego i też chciałem tu dwa słowa powiedzieć o tym, jaki jest stan na dzisiaj.

Mamy trzy dokumenty: rozporządzenie 1371, dotyczące praw i obowiązków pasażerów; dyrektywę 2007/58 zmieniającą dyrektywę w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury i pobierania opłat oraz dyrektywę tak zwaną maszynistowską 2007/59.

W dyrektywie 2007/58 przewiduje się, że najpóźniej z dniem 1 stycznia 2010 r. ma być otwarcie rynku w międzynarodowych przewozach pasażerskich kolejowych z prawem kabotażu. Natomiast rozporządzenie 1371 odnosi się do praw i obowiązków pasażerów. No a dyrektywa 2007/59 z kolei stwarza podstawy dla przepisów umożliwiających wzajemne uznawanie kwalifikacji zawodowych maszynistów, poprzez ustanowienie jednolitego systemu licencji świadectw zawodowych.

Trzeci pakiet kolejowy myśmy implementowali do naszego prawa w roku bieżącym. 25 czerwca Sejm uchwalił odpowiednią ustawę, poprawkę do ustawy o transporcie kolejowym. Senat, Wysoki Senat uchwalił również tę ustawę, została skierowana do prezydenta. I pan prezydent tę ustawę skierował do Trybunału Konstytucyjnego, mając obawy i zastrzeżenia co do trzech elementów. 3 grudnia ma się odbyć rozprawa w Trybunale Konstytucyjnym a 4 grudnia wchodzi w życie rozporządzenie 1371.

Nie ma co ukrywać, że to powoduje pewne komplikacje natury prawnej polegające na tym, że zakładając, że trybunał pozytywnie dla rządu, bo tak zakładam, rozstrzygnie te zastrzeżenia, ustawa najszybciej będzie mogła wejść w życie około 30 grudnia. Około 30 grudnia, co oznacza, że między 4 grudnia a 30 grudnia jest pewna luka czasowa, w czasie której w pełnym zakresie obowiązuje rozporządzenie. A to rozporządzenie jest bardzo istotne, ponieważ ono dotyczy praw i obowiązków pasażerów, są też w nim obowiązki nałożone na przewoźników i zarządców infrastruktury dotyczące dostosowania taboru czy obiektów infrastruktury dla osób niepełnosprawnych. Są tam też pewne wyłączenia dotyczące stosowania kar umownych itd. I te wszystkie wyłączenia są właśnie możliwe i przewidziane w rozporządzeniu 1371 i myśmy je tak zaprojektowali. W sytuacji, kiedy będzie rozporządzenie obowiązywało bezpośrednio, niestety, w okresie przejściowym również przewoźnicy muszą się liczyć i zarządcy infra-

struktury z pewnymi roszczeniami szeroko rozumianej publiczności w zakresie tych obowiązków wynikających bezpośrednio z rozporządzenia. Jest to, nie ukrywam, pewna komplikacja tejże sytuacji.

Ale chciałem powiedzieć też, że oprócz rozporządzenia 1371 przecież implementujemy przepisy dotyczące liberalizacji właśnie przewozów pasażerskich, czyli tego tematu głównego dzisiejszej konferencji. I zaprojektowaliśmy w tych przepisach, w naszym przekonaniu, dobre rozwiązania prawne, które pozwalają rozpocząć proces udostępniania naszej infrastruktury zagranicznym przewoźnikom, którzy realizują międzynarodowe przewozy pasażerskie z możliwością kabotażu, zaprojektowaliśmy przepisy umożliwiające pewną kontrolę tego procesu, w szczególności Urząd Transportu Kolejowego w każdym przypadku będzie zobowiązany do badania dwóch elementów. Mianowicie, czy, po pierwsze, dany przewóz ma rzeczywiście charakter międzynarodowy, bo można sobie wyobrazić przewozy realizowane od stacji granicznych po drugiej stronie i w zasadzie to byłyby przewozy wewnątrz krajowe, chociaż formalnie międzynarodowe, a więc, po pierwsze, czy przewóz ma charakter międzynarodowy, ale po drugie i bardzo ważne, czy przewóz dany, czy dany przewoźnik, wchodząc na dany rynek, nie narusza równowagi ekonomicznej na danych relacjach przewozowych rozumianej również w ten sposób, że na wielu przecież relacjach będą funkcjonowali przewoźnicy w ramach wykonywania obowiązku służby publicznej, ponieważ będą mieli zawarte umowy o świadczenie usług publicznych z organizatorami przewozu. I w tej sytuacji wejście nowego przewoźnika oczywiście naruszałoby równowagę ekonomiczną, ponieważ zbierając część pasażerów powodowałoby obniżenie rentowności dla danego przewoźnika krajowego i wzrost potrzeb dotacyjnych. Więc ten instrument uważamy, że jest właściwy i jest dopuszczalny przede wszystkim i właściwy dla tych sytuacji. Ja bym dodał więcej, tego instrumentu nam brakuje w przewozach krajowych. Tego instrumentu jeszcze nie mamy w przewozach krajowych. Podobny instrument jest wprowadzany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym w projekcie rządowym, ale ustawa jakoś stoi w miejscu. Niemniej jednak w ten sposób Polska implementowałaby i wierzę, że do końca tego roku jednak ten trzeci pakiet będzie zaimplementowany,

natomiast pojawiające się głosy o jakimś mitycznym zagrożeniu w związku z tym interesów polskich przewoźników w moim przekonaniu są przesadzone, dlatego, że jeżeli obcy przewoźnik chciałby wejść do Polski to nie w taki sposób jak to się powszechnie uważa. Ci przewoźnicy zresztą są w Polsce, tylko wchodzą w inny sposób, a temu procesowi za bardzo zapobiec nie możemy. Dlaczego? Dlatego, że przewoźnicy zagraniczni, jeśli chcą w ogóle wejść na polski rynek, to nie zajmują się wjazdem zza granicy do Polski, bo jest to przedsięwzięcie bardzo i kosztowne, i skomplikowane, i nie tędy droga. Po prostu kupuje się spółkę, która ma licencję w Polsce i tędy się wchodzi do Polski, na polski rynek przewozowy i temu zasadniczo rząd nie może zapobiegać. I mamy takie przykłady. Można w zasadzie przy istniejących przepisach, które mamy, bardzo liberalnych, można na przykład w Polsce, ja bym się tak wyraził, bezkapitałowo wejść, to znaczy nie mając wiele do zaoferowania w sensie taboru itd., można w Polsce wejść na rynek i funkcjonować. No ale takie regulacje kiedyś zostały w Polsce przyjęte.

Tak że z samej implementacji trzeciego pakietu ja nie widzę tutaj poważnych zagrożeń i nie widzę podstaw do tego, by demonizować ten element, bo jeśli mówimy o zagrożeniu dla polskich przewoźników to ono przyjdzie czy jest już i przychodzi do nas zupełnie od innej strony, od strony zasad liberalizacji ale wewnętrznej, nie przewozów międzynarodowych. I to należy też, moim zdaniem, brać pod uwagę przy wszelkiego rodzaju dyskusjach i formułowaniu takich zbyt pochopnych czasami ocen. Dziękuję bardzo. Przepraszam, że tak długo mówiłem.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu ministrowi.

Chciałem powitać na naszej konferencji wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury pana posła Janusza Piechocińskiego, który od lat współpracuje z nami, ze mną w sprawie kolejowej.

Teraz serdecznie proszę o zabranie głosu pana Rutę i przygotuje się ostatni prelegent, pan prezes Nowakowski z Przewozów Regionalnych. Dziękuję.

Tak, żeby był jeszcze czas na dyskusję, bo mamy salę zarezerwowaną do godziny 13.00, to mamy 65 minut. Proszę bardzo.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie Leszek Ruta:

Ja bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, za umożliwienie mi przedstawienia trochę z innego punktu widzenia trzeciego pakietu kolejowego. Ja tutaj trochę nawiązując do głosu prezesa Antonowicza jak również pana ministra, chciałbym dołączyć jeszcze jeden dokument do strictly kolejowych dokumentów, a mianowicie rozporządzenie 1370³⁵. Bo do tej pory wszystkie uwagi czy wszystkie dyskusje skupiały się na tych takich tylko wyłącznie kolejowych dokumentach, ale również rozporządzenie 1370 jest dokumentem, które jest bardziej ogólnym, bo dotyczy zasad kontraktowania usług publicznych, ale również dotyka właśnie problemu kontraktowania pasażerskich przewozów kolejowych. Zresztą uważam, tak samo jak pan minister, że między innymi część tych obecnych problemów przewoźników regionalnych, takich jak Przewozy Regionalne, również w jakimś sensie Intercity, czy pozostali wynika z braku organizatora przewozów na szczeblu regionalnym. I tutaj myślę, że ta luka zostanie wypełniona.

I tutaj właśnie ja skupię się tak bardzo króciutko na rozporządzeniu 1370, tutaj właśnie jest regulacja w ogóle usług transportu zbiorowego, która ma na celu podniesienie jakości i obniżenie cen usług. I co jest istotne, że umożliwia wypłatę rekompensaty dla spółek przewozowych świadczących usługi publiczne. Usługi publiczne określane są przez właściwy organ. I tutaj ustawa właśnie o transporcie publicznym, która ma być, ma to regulować.

I co jest istotne? Ja myślę, że z punktu widzenia między innymi również kolejowych przewoźników to jest kwestia pojawienia się nowej kategorii podmiotów, to jest podmiotów wewnętrznych, które mogą korzystać ze specjalnych przywilejów, jeżeli tak zostaną uznane, jeżeli chodzi o sposób kontraktowania. Tutaj jeżeli chodzi o przewoźników kolejowych, przewoźnicy są potraktowani bardziej liberalnie. Nie ma tego wymogu, żeby miało to charakter podmiotu wewnętrznego, choć tak naprawdę dzisiaj toczy się dyskusja, czy Przewozy Regio-

³⁵ Chodzi o rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady [przyp.red.]

nalne, czy Koleje Mazowieckie są podmiotem wewnętrznym, czy nie, i kto to ma określić. I tu właśnie jest jedno ograniczenie. I teraz też nie bardzo wiadomo, czy jeżeli a takie zapowiedzi są, że Przewozy Regionalne jak również Koleje Mazowieckie już skorzystały z tego, że są podpisane długoletnie kontrakty, na co właśnie to rozporządzenie zezwala, czy w związku z tym taki podmiot może startować, bo rozporządzenie mówi wyraźnie, że w przeciągu ośmiu lat, jeżeli będzie na dziesięć zawarte, bo tak dopuszcza tekst, to w przeciągu ośmiu lat taki podmiot wewnętrzny nie może startować w przetargach poza obszarem świadczenia usług bezpośrednio zleconych. Więc jeżeli Koleje Mazowieckie, które są przez samorząd województwa mazowieckiego uznawane jako podmiot wewnętrzny, to tak naprawdę z jednej strony jest to preferencja, no bo długoletni kontrakt bez formuły przetargu; z drugiej strony ograniczenie, że Koleje Mazowieckie mają ograniczone możliwości, nie jest to całkowicie zabronione, ale są ograniczone możliwości jeżeli chodzi o usługi komercyjne. Tu oczywiście zaczynają się dyskusje o pociągu "Słonecznym"³⁶, na jakich zasadach on może być. Oczywiście może są określone te zasady, no muszą być rozdzielone te zasady księgowo powiedzmy, że to w sposób jednoznaczny musi być, nie może być jakby finansowane właśnie z tej pomocy publicznej, bo taki ma charakter.

Tu właśnie, o czym mówię, że to rozporządzenie wyraźnie zakłada, że usługi kolejowe czy przewoźnicy kolejowi nie muszą posiadać statusu podmiotu wewnętrznego, żeby skorzystać z tego dobrodziejstwa kontraktowania poza powiedzmy otwartym przetargiem. Wyraźnie to ograniczenie dotyczy kolei czy w ogóle przewozów aglomeracyjnych, może metropolitalnych już należałoby mówić, nawiązując do ustaw metropolitalnych, czyli kolei miejskiej, jaką jest na przykład Szybka Kolej Miejska w Warszawie, czy przewozów szynowych, typu tramwajowe i metra. I tu wyraźnie trzeba powiedzieć, że rozporządzenie uprzywilejowuje pozycje przewoźników kolejowych.

No, rozporządzenie 1370 tak trochę nawiązując w kontekście aglomeracja, w zasadzie powinno się już mówić metropolii warszawskiej, gdzie władze miasta

³⁶ Wakacyjny pociąg, uruchamiany przez spółkę Koleje Mazowieckie na trasie Warszawa – Gdynia, złożony z taboru podmiejskiego (EzT – elektryczne zespoły trakcyjne) [przyp.red.]

stołecznego Warszawy są właściwym organem ale tylko i wyłącznie w granicach Warszawy; władze gmin w aglomeracji warszawskiej dla lokalnego transportu zbiorowego na swoim terenie; władze powiatów dla transportu zbiorowego o znaczeniu powiatowym.

To są pewne ograniczenia, bo dopóki nie ma ustawy metropolitalnej tutaj jest oczywiście możliwe to tylko i wyłącznie na zasadzie dobrowolnych dwustronnych umów pomiędzy samorządami. Okazało się, że niekoniecznie muszą być to samorzady jednego poziomu, może być to również na zasadzie, jak ustawa mówi, o samorządzie, o współpracy mówi pomiędzy różnego rodzaju samorządami. W ten sposób niektóre samorzady powiatowe czy samorzady nie zainteresowane bezpośrednio, na przykład wspólnym biletem w aglomeracji warszawskiej, dofinansowują właśnie inne samorzady, bo nie jest to ich zadanie własne. Z tego co wiem, angażują się również niektóre samorzady powiatowe, tak było w województwie zachodniopomorskim, gdzie przy uruchamianiu połączenia Sławno-Darłowo samorząd powiatowy i samorzady gminne niejako za pośrednictwem samorządu wojewódzkiego dofinansowały Przewozy Regionalne. Czyli wynika z tego, że możliwości są.

Właśnie tutaj na terenie aglomeracji warszawskiej mamy w tej chwili trzydzieści dwustronnych porozumień. W tej chwili właśnie podpisujemy, to znaczy przygotowane jest porozumienie na szczeblu powiatów i województwa. W najbliższym czasie Rada Warszawy to rozpatrzy, bo Rada Warszawy musi wyrazić na to zgodę...

I tutaj jest jedna rzecz, którą chciałem też przedstawić na zasadzie dodatkowego wątku do dyskusji. W przeciwieństwie do innych krajów Unii Europejskiej, na przykład Niemiec, projektowana ustawa o transporcie publicznym zakłada, że organizatorem może być tylko jednostka samorządu lub jednostki samorządu, nie dopuszcza na przykład (nie jest to wprost powiedziane, ale tak niektórzy prawnicy mówią) wyłonienia na przykład spółki czy powołania spółki samorządowej, tak jak to jest na przykład w rejonie Berlin-Brandenburgia, gdzie VBB jest po prostu spółką powołaną przez samorzady i jednocześnie w imieniu tych samorządów jest organizatorem transportu. Tu po prostu uważamy, że jest

to brak precyzyjnie określonej możliwości zlecenia tej organizacji transportu zbiorowego podmiotom wyspecjalizowanym a wydaje się, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby samorząd czy samorzady domówiły się i zleciły, czy zorganizowały spółkę, która na takich komercyjnych zasadach będzie organizować i rozliczać i egzekwować przewoźników jako organizator transportu czy metropolitalnego czy regionalnego.

Ostatnio był w Warszawie kongres MT, czyli stowarzyszenia trzydziestu kilku największych organizatorów transportu w metropoliach europejskich. Z dyskusji w trakcie tego kongresu wynika, że polska kolej jest jednym z bardziej zliberalizowanych rynków, tak samo jeżeli chodzi o przewozy te o charakterze aglomeracyjnym Warszawa również jest jednym z takich miast czy metropolii, która zliberalizowała swój rynek najbardziej.

Muszę powiedzieć, że mamy już pierwsze sygnały ze strony przewoźników prywatnych, którzy zaczynają straszyć skargą do europejskich instytucji, jeżeli chodzi o przewozy autobusowe. I tu może się okazać, że właśnie będzie to jakiś problem. Bo też precyzyjnie nie jest to w żadnym dokumencie określone, kiedy ten podmiot wewnętrzny jest tym podmiotem a kiedy nie.

Tutaj, tak jak mówiłem, i o tym, że dzisiaj jest podstawa prawna do tego, żeby stworzyć takiego organizatora transportu na szczeblu wyższym niż tylko gminny. Jest ustawa o samorządzie gminnym, która właśnie daje możliwość podpisania porozumień międzygminnych oraz współdziałania i tak właśnie jest to zorganizowane, nie jak w Trójmieście czy na Śląsku, gdzie został powołany formalny związek komunikacyjny.

Podaję przykład, ale nie będę go rozwijał, związku komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia, bo to jest taki, można powiedzieć, klasyczny przykład, jak komunikacja o charakterze metropolitalnym czy aglomeracyjnym jest jednocześnie powiązana z komunikacją o charakterze regionalnym. VBB jest właśnie spółką samorządów różnych szczebli, samorządów wojewódzkich, bo Berlin i Brandenburgia ma taki status, jak również samorządów powiatowych i miejskich. I organizuje rynek dla czterdziestu jeden przewoźników komunikacji o różnym charakterze: miejskim, podmiejskim, regionalnym. I okazuje się, że roz-

licza to, czterdziestu jeden przewoźników uznaje wzajemnie swoje bilety. VBB rozlicza w imieniu samorządów. Zamawia usługi. Rynek również kolejowy w tym rejonie jest bardzo zliberalizowany. W tej chwili kończy się bardzo duży przetarg, gdzie na ileś tam lat prawdopodobnie monopol DB zostanie złamany, bo w przetargu zostało podzielone na trzy części i założenie jest takie, że nie może jeden przewoźnik we wszystkich trzech startować. A jest to rynek, który do dzisiaj, znaczy do tej pory DB w różnych tam konfiguracjach kontrolowały.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu prezesowi Rucie.

Proszę teraz pana prezesa Nowakowskiego. Dziękuję.

Wiceprezes Przewozów Regionalnych Robert Nowakowski:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Robert Nowakowski, członek zarządu do spraw techniczno-eksploatacyjnych, Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Szanowni Państwo!

Zastanawiając się nad tym, co chcielibyśmy tutaj na tym naszym spotkaniu zaprezentować, wyszliśmy z założenia, że dokonamy pewnego rodzaju rachunku sumienia spółki. Szkoda, że może już ksiądz Marciniak poszedł, bo on by najlepiej ocenił jak ten rachunek sumienia został przez nas dokonany w aspekcie wejścia pakietu kolejowego 4 grudnia.

Nie chciałbym już przypominać tych wszystkich przesłanek, które były u podstaw przeprowadzenia tego procesu, bo to już moi szanowni przedmówcy powiedzieli, więc potwierdzę tylko to, co jest naszą największą obawą, że zakazana przez pana prezydenta ustawa do Trybunału Konstytucyjnego rodzi określone skutki, o których pan minister bardzo gruntownie mówił.

Wszyscy chyba znamy doskonale założenia, zakres, cele tego rozporządzenia, więc też może ze względu na upływ czasu już sobie to podarujemy. I przejdę do tego, co szczegółowo stanowi zadania dla spółki po wejściu tego dokumentu.

Więc jeśli chodzi o art. 9, a mianowicie dostępność biletów, to spółka na tę chwilę jest do tego procesu przygotowana. Prowadzimy sprzedaż biletów w ka-

sach, automatach biletowych, w pociągach, więc założenia tego artykułu są na tę chwilę przez spółkę wypełnione.

Następny element to są kwestie związane z odpowiedzialnością za podróżnych. Tutaj również na tę chwilę stosujemy obligatoryjnie przepisy Konwencji Międzynarodowej CIV³⁷. Mamy ustalone tutaj wszystkie elementy związane z odszkodowaniami dla podróżnego za zagubiony bagaż. Jeśli chodzi o ubezpieczenie przewoźnika również posiadamy ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej i polisę na kwotę 8 milionów zł.

Następny element to jest prawo do przewozu informacji dla osób niepełnosprawnych. Spełniamy już tutaj te wymagania, ponieważ bilety sprzedajemy dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością ruchową bez dodatkowych opłat i na stronie internetowej oraz na stacjach, na których jest nasz personel, są określone zasady odprawy i przewozu takich osób.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo podróżnych, mamy porozumienie o współpracy w zakresie strategii zmierzającej do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, jest centralny zespół do spraw bezpieczeństwa i wojewódzkie zespoły. Prowadzimy różnego rodzaju kampanie informacyjne dla podróżnych w pociągach, no i w najmniejszym, ale to też już jest zauważalne, że praktycznie we wszystkich nowych autobusach szynowych zakupionych przez urzędy marszałkowskie i zmodernizowanych w ramach systemu, w ramach spotu w elektrycznych zespołach trakcyjnych mamy już dzisiaj monitoring, więc stopniowo, stopniowo ten system poprawy bezpieczeństwa spółka stara się na miarę swoich możliwości realizować.

Jeśli chodzi o przewóz rowerów, to zasadniczo przewóz rowerów w środkach trakcyjnych spółki Przewozy regionalne z małymi wyjątkami dotyczy to dwóch pojazdów, czyli SN-80/107 to są pojazdy mało przystosowane do przewozu rowerów i tam ten przewóz jest możliwy, aczkolwiek trochę ograniczony. Pozostałe środki trakcyjne taką podstawową liczbę rowerów umożliwiają do

³⁷ Por. opracowanie na końcu wydawnictwa. Rozporządzenie 1371 rozszerza stosowanie standardów CIV/COTIF na krajowy ruch kolejowy. Uprawnienia pasażerów w komunikacji międzynarodowej zostały bowiem już uregulowane w Przepisach ujednoczonych o międzynarodowym przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) stanowiących załącznik do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r.

przewozu, albo jest to na specjalnie zamontowanych wieszakach, albo jest to po prostu w przedziałach dedykowanych do przewozu większego bagażu, więc teoretycznie rzecz biorąc ten obszar, jeśli nie pojawia się wycieczka złożona z trzydziestu, pięćdziesięciu rowerów, to statystycznie zasadniczo jest możliwy do realizacji.

Jeśli chodzi o informacje przed podróżą to tu jest też taki dość szeroki pakiet dostępnych informacji. Natomiast to co dzisiaj jest naszą bolączką to może nie do końca rozwijamy tą działalność związaną ze środkami finansowymi, czyli na pozyskanie powierzchni pod ogłoszenia, no bo to jednak generuje określone koszty, więc musimy się na tą chwilę oczywiście, rozumiejąc interes podróżnego i chcąc wyjść w kierunku jego oczekiwań, na tą chwilę po prostu musimy się ograniczyć do takich najmniej kosztowych dla spółki obszarów.

Jeśli chodzi o zwrot kosztów, no to oczywiście działa tutaj ta regulacja, która jest w Prawie przewozowym, więc częściowo tutaj spełnione są te wymagania.

Jeśli chodzi o pomoc osobom niepełnosprawnym, to tutaj wymogi, które są przewidziane w rozporządzeniu, są dość twarde.

Jeśli chodzi o spółkę, na dzień dzisiejszy te procedury zostały określone. Praktycznie tam, gdzie jest nasz personel i podróżny na czterdzieści osiem godzin przed planem swojej podróży zgłosi chęć przejazdu i pojawi się na te co najmniej trzydzieści minut przed odjazdem, to jesteśmy w stanie mu zapewnić właściwą obsługę. Ta usługa jest udzielana nieodpłatnie i tabor, oczywiście ten nowocześniejszy zmodernizowany, bądź nowo zakupywany, to te wymogi do przewozu osób niepełnosprawnych posiada już w takim stopniu właściwym, pożądanym.

Natomiast starszy tabor troszeczkę gorzej spełnia wymagania, aczkolwiek najbardziej wrażliwym taborem do przewozu osób niepełnosprawnych jest wagon klasyczny z przedziałami, ale te wagony stanowią już dzisiaj w zasadzie bardzo niewielką liczbę – elektryczne zespoły trakcyjne, autobusy szynowe, czy wagony piętrowe ze względu na swoją konstrukcję, zasadniczo nie stawiają barier przed przewozem osób niepełnosprawnych. Nasz personel – ja nie mam żadnych takich złych doświadczeń z tym, żeby jakoś szczególnie niechętnie był na-

stawiony w stosunku do osób niepełnosprawnych, te osoby generalnie cechują się dużą empatią i zawsze ta czysto ludzka chociażby odpowiedzialność i pomoc na naszych pociągach zasadniczo jest.

Jeśli chodzi o skargi to dzisiaj możemy powiedzieć tak, że wszystkie informacje niezbędne podróżnemu do złożenia skargi ma dostępne albo na stronie internetowej, albo na tych stacjach, które są obsadzone. Uruchomiliśmy wewnętrzny system skarg i wniosków, natomiast wprowadzenie rozporządzenia spowoduje zmiany związane z tym, co dzisiaj mamy uregulowane w regulaminie przewozu osób. I będziemy musieli też publikować coroczne sprawozdania.

Jeśli chodzi o jakość usług kolejowych, to również musimy doskonalić nasz wewnętrzny system zarządzania jakością. Na tą chwilę funkcjonują dwa jego elementy. Natomiast spółka podejmuje działania w celu sklasyfikowania standardów obsługi podróżnych.

Informowanie podróżnych – powiem tak, że informacje są umieszczone we wszystkich możliwych mediach, które spółka ma dostępne, więc zasadniczo to nie jest jakiś duży problem ze względu na wprowadzenie tego rozporządzenia.

Już mówiliśmy na temat tego, że istnieje możliwość w rozporządzeniu 1371 włączenia pewnych ulg w stosowaniu, pan minister i inni moi przedmówcy również o tym mówili, to może w tym momencie to pominę. Tutaj też są te możliwe wyłączenia przeze mnie opracowane, więc nad tym też nie będę się w dużej mierze skupiał.

I przejdę do tych rzeczy, które są dla nas bardzo bolesne, a mianowicie najbardziej dla nas wrażliwym obszarem niestety będą wypłaty różnego rodzaju zobowiązań z tytułu realizacji tego rozporządzenia, wypłata zaliczek w przypadku śmierci lub zranienia, to są znaczne koszty, ja tutaj przedstawiłem, że w latach 2007-2008 zginęło siedemnastu podróżnych i około 800 tysięcy zł w skali roku, zostało wypłacone z tego tytułu.

Pomoc podróżnemu, tutaj będzie bardzo poważny problem, bo trzeba będzie wypracować procedury prawne, które będą niezbędne do zaspokojenia tych potrzeb. Jeśli chodzi o odszkodowania z tytułu opóźnień pociągów, to tutaj jest jakby podwójny obszar. Jeden obszar, to są sprawy związane z rejestracją tych

opóźnień i naszych wzajemnych relacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego, a bezpośrednio już w przypadku stwierdzenia rzeczywistej winy operatora, czy podmiotu, który jest za to odpowiedzialny, niestety będzie się to wiązało z dużymi kosztami.

Podsumowując - są na pewno pozytywne skutki wprowadzenia rozporządzenia 1371, ponieważ i my jako przewoźnicy widzimy tutaj konieczność ochrony interesu podróżnych, ponieważ podróżny dotychczas był w tej pozycji mniej uprzywilejowanej. Kolej ewoluje z państwa w państwie, gdzie podróżny tak trochę zawsze był na uboczu tej działalności.

Natomiast nie da rady nie wspomnieć w tym momencie o tym, że wprowadzenie tego rozporządzenia dla takich przewoźników, jakimi są Przewozy regionalne w pierwszej kolejności spowoduje znaczący wzrost kosztów, które będą wynikały ze wzrostu roszczeń klienta, więc my się nie uchylamy przed poprawą jakości świadczonych usług, natomiast wydaje nam się, że na tą chwilę nie jesteśmy do końca do tego procesu przygotowani na równi z podobnymi operatorami w Unii Europejskiej.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Serdecznie dziękuję panu Nowakowskiemu. Państwo drodzy, pan minister ma dziesięć minut. Proszę bardzo. Otwieram dyskusję.

I tak jak prosiłem, przedstawiajcie się, żeby pan minister i my żebyśmy mieli nagrane, kto zabiera głos w dyskusji.

Panie Ministrze, sprawa regulatora, regulatora, jeszcze raz regulatora. I ten problem się przewija już od dziesięciu lat. Ale ja tyle, bo będę u pana ministra z panem posłem, to przedyskutujemy tą sprawę. Proszę, do odważnych świat należy.

Proszę, pani minister pierwsza, kobiecie dajmy pierwszeństwo. Proszę bardzo, Pani Minister.

Doradca w Zarządzie Firmy Deloitte Barbara Kondrat:

Dziękuję bardzo.

Ja chciałam się przedstawić - Barbara Kondrat, reprezentuję firmę Deloitte,

jestem doradcą zarządu w tej firmie³⁸.

Chciałam powiedzieć, że bardzo cieszę się z takich konferencji, bo uważam, że gromadzi ona przyjaciół kolei i tych wszystkich, którzy chcą tą naszą polską kolej dostosować do nowych warunków.

Panie Ministrze, bardzo mnie też cieszy, bo uczestniczyłam w różnych spotkaniach i było powiedziane często, że my nie nadążymy, że trzeci pakiet to w ogóle my go prawie nie znamy, nie wiemy o czym mowa. A tu widzę, że resort panuje nad tym dostosowaniem w czasie i wydaje mi się, że trzeba by to bardziej nagłośnić, bo ja to słucham od strony opinii publicznej i jeszcze więcej trzeba pokazać, co rząd robi i nad tym jak panuje, żeby społeczeństwo wiedziało, dla jego własnego zadowolenia. To jest ważne, jak myślę.

Wiele tematów było poruszanych, które ja bym powiedziała i dlatego wykreślałam znaczną część pytań. Natomiast ważna jest sprawa UTK³⁹ rzeczywiście i rola UTK - rosnąca i widzę, że tu w tym kierunku wszystko idzie, co jest też takie zadowolające bardzo.

Natomiast chciałam w tym kontekście zapytać o kwestie opłat za korzystanie z torów. Bo mówione było właśnie przy tych opłatach, jak one tam przebiegają w różnych krajach. Chciałam jeszcze zwrócić uwagę na jedno, że przy dotacjach unijnych na inwestycje kolejowe, odejmuje się przyszłe zyski z tytułu korzystania z torów, jakie będzie się uzyskiwać. I to oznacza, że na początek pieniądze, które dostaje się na projekt unijny mogą być nawet do 30% mniejsze na daną inwestycję kolejową, na remont określonej linii z powodu tego, że komisja wkalkulowuje od razu przyszły zysk. I w tym kontekście wydaje mi się, że byłaby bardzo potrzebna taka bardzo pogłębiona analiza, jak stosować te stawki. Poza tym, te stawki chyba powinny mieć wielkie powiązanie z jakością usług.

Bo ja się w tej chwili obawiam – już kończę, Panie Senatorze, że my nie promujemy jakości usługi, tylko jeżeli mówimy – pociąg ciężki płaci się więcej, pociągi lekkie, czyli to są na ogół zdezelowane najgorsze pociągi, te płacą zdecydowanie mniej. I w ten sposób dyskryminuje się podnoszenie jakości usług w

³⁸ Pani Barbara Kondrat była wcześniej podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury [przyp.red.]

³⁹ Urząd Transportu Kolejowego

tych nowoczesnych pociągach. I tutaj ta pełna analiza tych stawek wydaje się bardzo ważna.

I jeszcze rozkład jazdy. Czy jest jakaś analiza rozkładu jazdy i kto nad nią panuje? Czy jest dowolność, że ktoś może wskoczyć i są dwa pociągi, albo trzy w jednej chwili, a potem dwie godziny przerwa. Czy tu nie powinna być jakaś odpowiedzialność większa, nie wiem, czy PLK, czy UTK⁴⁰, czy kogoś innego? Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dobrze. Pan minister od razu odpowie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Dziękuję bardzo. Mam możliwość tutaj odpowiedzi również.

Pani minister Konrad tu zwróciła uwagę na kilka bardzo ważnych elementów. Jeśli chodzi o trzeci pakiet, to rzeczywiście jesteśmy, byliśmy gotowi no ale życie pokazało, że czasami są pewne okoliczności, które powodują, że ustawę przyjmujemy w czerwcu z planem takim, że w grudniu prawda wchodzi trzeci pakiet no i okazało się, że jednak pewne zacięcie jest, ja mam nadzieję, że po rozstrzygnięciu Trybunału Konstytucyjnego 3 grudnia no sprawa będzie jasna i że do końca roku wdrożymy. Jakkolwiek powiedziałem, że jest problem – i tu koledzy też mówili – jest problem z rozporządzeniem 1371, z tą luką czasową pomiędzy 4 grudnia a wejściem w życie ustawy⁴¹.

Z drugiej strony analizowaliśmy sytuację przewoźników i wykorzystaliśmy też możliwości przesunięcia wejścia w życie pewnych rozwiązań z rozporządzenia, mając świadomość, to co tutaj podkreślił pan prezes Nowakowski, że to są jednorazowo olbrzymie koszty dla przewoźników. I ponieważ mamy sytuację w transporcie kolejowym taką, jaką mamy, i tabor taki jaki, mamy i tą infrastrukturę i te dworce, nie jest możliwe jednorazowe dostosowanie do nowych standardów, ale też zwracam uwagę jednak na pozytywne oddziaływanie rozporządze-

⁴⁰ PLK- Polskie Linie Kolejowe – zarządca infrastruktury.

⁴¹ Wyjaśnienie – na końcu książki w informacji prawnej.

nia na cały rynek, na przewoźników, na zarząd infrastruktury, no bo to jest ten czynnik, który zmusza do pewnych działań. I to jest pozytywne na pewno, te działania muszą być prowadzone.

Jeżeli chodzi o kwestie stawek dostępu. To tutaj jest taka rzecz, że jeżeli chodzi o samą jakość pociągów, to i stawki, no to jest tutaj związek taki pośredni, bo stawki tutaj mają iść w górę, infrastruktura ma wpływ na punktualność pociągów, itd., na prędkości techniczne, a to też jest elementem jakości, a nie na samą jakość tego pociągu, bo to jest zakres działania przewoźnika. I w tym kontekście trzeba powiedzieć, że rzeczywiście poziom stawek wpływa na tzw. lukę finansową, którą się wylicza w projektach inwestycyjnych i prawidłowość jest taka, że im większa ta luka, tym większe może być potencjalne dofinansowanie. Stąd też potrzebna jest, czy pożądana jest sytuacja z punktu widzenia pozyskiwania środków, by ta luka była możliwie rozsądnie wysoka, by tych środków uzyskać więcej.

Jakkolwiek to jest dość problematyczne postawienie sprawy, bo proszę zauważyć, że takie rozwiązania, które wynikają z koncepcji Komisji Europejskiej są rozwiązaniami, które obniżają konkurencyjność kolei w dużym stopniu, dlatego że w drogach nie liczy się luki, tylko się bierze 100% finansowania kosztów kwalifikowanych. Natomiast tutaj trzeba jeszcze obliczyć lukę i te przyszłe dochody, przecież fizycznie tej gotówki nie ma, na inwestycje trzeba wyłożyć pieniądze. I wychodzi na to, że o wiele łatwiej jest pozyskać na drogi fundusze unijne niż na transport kolejowy, gdzie trzeba liczyć właśnie ten element tych przychodów z udostępnienia, itd.

Ale ten problem już rozwiązaliśmy w resorcie. I ostatecznie przy naszym wsparciu też opracowano już metodykę liczenia tej luki, ale tam przede wszystkim chodzi o to, żeby tak liczyć przychody dla danej linii kolejowej, a to podkreślam, liczy się na trzydzieści lat, a my nie wiemy co się jutro zdarzy, a co dopiero będzie za trzydzieści lat, więc oczywiście trzeba jakiegoś futurologa, który by to określił. Całe szczęście, że ten czas tylko pozwala liczyć w kosztach stałych, w kosztach stałych danego roku, można też tak założyć. Ale przy tej metodyce, którą myśmy wspierali intensywnie, ta luka wychodzi dość wysoko też, na po-

ziomie 60-70%. Także nie jest tak źle, nie jest tak źle.

Jeszcze pytanie Pani Minister jakież było?

Doradca w Zarządzie Firmy Deloitte Barbara Kondrat:

Rozkład jazdy.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

A, rozkład jazdy. No oczywiście tutaj kłania się regulator. To jest nawiązanie do bieżącej sytuacji, która wystąpiła na tle rozkładu jazdy Spółki Intercity i Spółki Przewozy Regionalne. I rzeczywiście trzeba powiedzieć, że jest taka sytuacja, że kilkadziesiąt pociągów Przewozów Regionalnych zostało położonych na kilka do kilkanaście minut przed pociągami Intercity i że ta sytuacja jest nie do przyjęcia – powiem to publicznie – z punktu widzenia zasad kształtowania oferty przewozowej. Tym bardziej, że jednocześnie na niektórych relacjach przewozowych widać celowość tego działania.

Bo jak się analizuje rozkład jazdy na pewnych odcinkach, to jest tak: Intercity zaplanowało powiedzmy cykl dwugodzinny, no to od biedy można było przyjąć, że konkurent wchodzi w tą środkową godzinę, gdzie nie ma tego pociągu, ale nie. Za chwilę konkurent wchodzi dokładnie pięć, dziesięć minut przed pierwszym pociągiem i tym drugim dokładnie, itd. Więc widać tutaj taki celowy świadomy zamiar i widać błędy popełnione na etapie konstrukcji rozkładu jazdy.

W szczególności cytuję z pamięci, art. 32a ustawy o transporcie kolejowym nie był tutaj przestrzegany i oczywiście tutaj to obciąża zarządcę infrastruktury. Trzeba powiedzieć, dlatego przy tej konstrukcji jest wymagane wzajemne uzgodnienie skoordynowania pociągów pomiędzy organizatorami i przewoźnikami kolejowymi. I tego uzgodnienia nie było z jednej strony. Z drugiej strony nie był przestrzegany art. 30 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, który mówi, że indywidualny rozkład jazdy może być udzielony, że tak powiem, przewoźnikowi w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu, a zarządca dopuszczał w ciągu roku wprowadzenie wprowadzanie pociągów, które nie były związane z nieoczekiwaną zmianą popytu tylko były związane z chęcią zwiększenia podaży. A to jest zupełnie inna sytuacja, czyli z chęcią jakby rozłożenia istniejącego popytu na

więcej podmiotów. A z kolei art. 38 mówi odwrotnie tak, że to ma być nieoczekiwana zmiana popytu.

W związku z czym nastąpiło naruszenie dwóch artykułów w ciągu roku, naruszenie może troszeczkę niezamierzone, dlatego że sytuacja zaskoczyła latem wszystkich. Ja reagowałem od razu latem, w lipcu już wysłałem list do marszałków, o tym, co tutaj zaobserwowałem, bo to gdzieś tam się działo czerwiec, lipiec. Reakcja nasza i obserwacja była natychmiastowa. Natomiast zarządca nie dokonał też odpowiednich zmian w swoim regulaminie, a ten regulamin niestety, ma być dostępny cztery miesiące przed złożeniem wniosków, to zasadniczo regulamin musi być w lutym danego roku opublikowany, a mówimy o sytuacji z czerwca i lipca, prawda? I nic się nie dało zrobić w tej sprawie, doregulować powiedzmy tych kwestii, czy dointerpretować.

Ale żeby zakończyć tą dyskusję, jeszcze na ten temat trzeba powiedzieć tak: trwa procedura administracyjna u regulatora. I tutaj ministerstwo już nie ma więcej nic do powiedzenia, dlatego że tą kwestię musi rozstrzygnąć niezależny regulator i ministerstwo w tym momencie wie oczywiście, że została złożona skarga do regulatora, skarga ze strony Intercity na tą sytuację. No czekamy na rozstrzygnięcia i tutaj już procedura jest w rękach regulatora, nie ministerstwa i nie minister będzie to rozstrzygał, bo nie może tego rozstrzygać. Tak wygląda sytuacja.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Proszę, kolega Sztern.

Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Włodzimierz Sztern:

Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP.

Ja muszę powiedzieć, że związki zawodowe ogólnie rzecz biorąc zmieniły zdanie, jeżeli chodzi o europejskie związki, o trzecim pakiecie kolejowym. Także to nie są tylko obawy nasze, że ten pakiet jest będzie bardzo trudny do zrealizowania przez przedsiębiorstwa kolejowe, ale to zostało potwierdzone teraz przez także związki zawodowe, działające w tych piętnastu starych krajach europejskich.

Ja muszę powiedzieć, że w 2000 r. kiedy wprowadzano ustawę o komercjalizacji PKP⁴², może to nie zostało zapisane jako cel, ale wszyscy wiedzieli, że należy przygotować przedsiębiorstwa kolejowe do liberalizacji. I my uważamy, że przedsiębiorstwa nie zostały przygotowane do liberalizacji przede wszystkim w zakresie wspomżenia finansowego, czyli przygotowania przede wszystkim w zakresie taboru. Zostało zmniejszone zatrudnienie, w związku z tym w tym zakresie wykonano, przygotowano je do liberalizacji, natomiast inwestycji praktycznie rzecz biorąc możemy powiedzieć, że od 2000 r. nie było. I na Zachodzie wszystkie przedsiębiorstwa wzmacniały się, natomiast nasze przedsiębiorstwa nie wzmocniły się, w związku z tym nie są przygotowane do stawiania czoła konkurencji.

Następna sprawa to jest nierówne traktowanie przedsiębiorstw wywodzących się z dawnego PKP i nowych przedsiębiorstw, które pokazują się na rynku. Na bieżąco możemy już wskazywać przykłady, kiedy takie nierówne traktowanie występuje, a ostatnio co nawet na komisji sejmowej było, w stosunku co prawda do Cargo⁴³, nie do przewozów pasażerskich, gdzie przedsiębiorstwo zaczyna bronić się, to zarzuty są jednoznaczne, że nadużywa pozycji monopolisty. I wszystko co złe, to właśnie jest Cargo. Czyli nie ma równego traktowania. My zresztą od samego początku mówiliśmy, że my się liberalizacji nie będziemy obawiać w momencie, kiedy będzie równe traktowanie wszystkich podmiotów.

I następna sprawa i ostatnia, którą my uważamy za jedną z istotniejszych, to jest sprawa umów wieloletnich na przewozy pasażerskie. To wnioskowaliśmy w momencie, kiedy następowała zmiana organizatora przewozów i finansującego, czyli w 2003 r. mówiliśmy, że dopóki nie będzie długoletnich umów na finansowanie przewozów regionalnych, to te przewozy nie mają żadnej szansy. I widzę, że dopiero jak nie będzie przewozów, polskich przewozów regionalnych to te wieloletnie umowy będą realizowane. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Kolega z ze związku maszynistów, proszę.

⁴² Chodzi o ustawę z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.) [przypr.red.]

⁴³ Chodzi o spółkę "córkę" PKP SA – PKP Cargo SA [przypr.red.]

Przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Sławomir Centkowski:

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, przewodniczący sektora spółek samorządowych Sławomir Centkowski.

Szanowni Państwo, jeśli jest tak dobrze, to czemu jest tak źle. Ja mam takie wrażenie, że jakbym dwadzieścia lat nie był w Polsce, przyleciał tu dziś samolotem i znalazł się na tej sali, to bym pomyślał sobie – jak ci Polacy fantastycznie pracują. Przecież tylko czekają na rozporządzenie, dyrektywę, czy decyzję, z podwiniętymi rękawami i już pracują nad nią.

Szanowni Państwo, niestety tak nie jest. Szarość ta, pomimo dzisiejszego słońca, ta szarość kolejowa wygląda całkowicie inaczej i ta zapaść polskiej kolei jest ogromna.

Jedyną prawdę jaką dziś tu usłyszałem to prawda, że niestety degradacja linii kolejowych jest tak wielka, że będzie istniała potrzeba zamykania kolejnych odcinków, bo nie jesteśmy w stanie finansowo wytrzymać tego co utrzymujemy, a nie ma już mowy o tym, żeby naprawy, które są niezbędne i konieczne do podtrzymania i tak małych prędkości handlowych w Europie, pozostały na tym samym poziomie.

Szanowni Państwo, bardzo wiele usłyszałem tutaj o regulatorze, no ale ja, choć to jest moje prywatne zdanie twierdzą, że ten regulator sam jest w zapaści. Otóż proszę państwa wydaje regulator licencje, licencje firmom – ktoś tu wcześniej powiedział – które nie mają ludzi, nie mają zaplecza, nie mają praktycznie żadnego przygotowania, ale licencje otrzymują. Wchodzą na rynek, otrzymują od urzędów marszałkowskich sprzęt i rozpoczynają na zasadzie prób i błędów wykonywanie licencji.

Mówicie państwo o tym, że bardzo szybko trzeba wyszkolić cztery tysiące maszynistów, bo jest dół w tym względzie, a średnia wieku jest około pięćdziesięciu lat albo i wyższa.

Związek Zawodowy Maszynistów już od kilku lat informował o tym, że coś takiego nastąpi. I teraz na rynek macie państwo zamiar wprowadzić cztery tysią-

ce nowych maszynistów, być może, tak jak kierowca z prawem do jazdy samochodem, w tym wypadku jazdy lokomotywą, tylko z zerowym doświadczeniem. Danie kierowcy prawa jazdy jeszcze nie potwierdza tego, że ten kierowca tak naprawdę potrafi jeździć. Bo tylko doświadczenie zdobyte w tym czasie pozwoli na to, żeby to takie prace wykonywać bezpiecznie.

Ja mam pytanie, pierwsze do pana ministra, czy jest rządowy program doinwestowania polskich linii kolejowych w takim zakresie, żeby wyeliminować choćby w części ten istniejący stan rzeczy.

A drugie pytanie mam do pana prezesa Antonowicza, czy ta zapaść jest tak wielka, że pomimo wielokrotnie zgłaszanych niedociągnięć i zagrożeń bezpieczeństwa w kierunku przewoźników prywatnych, co zostało zrobione, czy ta komórka w ogóle nie jest w stanie funkcjonować przy tej ilości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję. Jeszcze pan.

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy Tadeusz Bartosiński:

Tadeusz Bartosiński, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy.

Ja mam dwa pytania dotyczące finansowania służby publicznej. Jest mowa o zwrocie z kapitału własnego, natomiast w wersji angielskiej i niemieckiej jest mowa o zwrocie z kapitału. Jeśli to ma być wzrost kapitału własnego to ja się pytam, jak ma obliczyć rekompensatę zakład budżetowy, który zgodnie z ostatnią nowelą ustawy o finansach publicznych został przywrócony do życia.

I druga sprawa, to rozporządzenie, czy Ministerstwo Infrastruktury planuje wzorem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przygotować swego rodzaju wytyczne, jak również arkusz kalkulacyjny, jak ma wyglądać to wyliczenie rekompensaty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Drodzy Państwo, dziękuję.

A teraz poproszę o zabranie głosu pana ministra, bo już pan minister już i tak przeciągnął dziesięć minut, a później odpowie pan Antonowicz.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Ja może od końca, od pana z Urzędu Miasta. Więc jeżeli chodzi o wytyczne i jakieś instruktażowe przygotowanie arkusza kalkulacyjnego na razie nie przewidujemy, bo nikt nie zgłaszał takiej potrzeby, pierwsze słyszę o tym, żeby taką potrzebę składać, czy żeby taka potrzeba była. Jeżeli jest, to proszę wystąpić, no bo jeżeli będzie więcej wystąpień i być może jeżeli – ja nie neguję, bo być może taka potrzeba jest i zgłoszą jeszcze inni, inne podmioty – no trzeba będzie coś opracować. Ale sądzę, że tak daleko, żeby arkusz kalkulacyjny to raczej się nie praktykuje, jeżeli jakieś wytyczne to na pewno bardziej ogólne.

Co do drugiej kwestii – wzrost kapitału, tak? i jak zakład budżetowy. Ja myślę, że przy projektach wszelkiego rodzaju tam, gdzie liczymy jakieś wskaźniki ekonomiczne, to i tak dany projekt jest zawsze intelektualnie wydzielony i przecież ten wzrost kapitału jest pewną wielkością z zakresu rachunkowości zarządczej, nie regulowanej przepisami ustawy o rachunkowości. Więc przy inwestycji, bo miałem na myśli jakiś projekt inwestycyjny, wzrost kapitału, generalnie można liczyć i jeśli zakładamy tam nowy zakład budżetowy, nie wiem, czy ma małe przychody, czy w ogóle nie ma przychodów, w zakładzie budżetowym nie ma zdaje się naliczania amortyzacji, to można liczyć w jednym i w drugim wariantcie. Także tak bym odpowiedział na to pytanie.

Pytania co do infrastruktury – tutaj zacznę od pana ze Związku Maszynistów. Oczywiście, że jest program, o którym jest głośno ciągle i powtarzamy to. Ten program wartościowo się nie zmienia, lista od czasu do czasu jest weryfikowana, program ma wartość 37 miliardów zł, jeśli chodzi o infrastrukturę, ten podstawowy program, z czego 24 jest finansowane z Unii Europejskiej a reszta z budżetu państwa. Ten program rząd podtrzymuje. Ten program jest uzupełniany programem finansowanym z funduszu kolejowego inwestycjami uzupełniającymi oraz inwestycjami realizowanymi przez samorządy województw w ramach regionalnych programów operacyjnych, gdzie też ten wkład beneficjenta będzie uzupełniany z funduszu kolejowego.

A zatem poziom inwestycji dzisiaj w PLK SA to jest kwota – jest pan prezes - 3 miliardy 300 milionów zł z tendencją rosnącą - trzeba powiedzieć, że ten program będzie wzrastał. Czy jest to dużo, czy mało? No trzeba powiedzieć tak, że jest to bardzo dużo, bardzo dużo z tego punktu widzenia, że jeżeli byśmy odnieśli się do lat poprzednich, gdzie nie było nic, a teraz jest 3 miliardy 300 milionów i będzie rósł ten program do 4 – 4,5 miliarda rocznie, to jest bardzo dużo.

I odwrotnie powiem, to jest też bardzo mało, to jest też bardzo mało, jeżeli weźmiemy pod uwagę potrzeby polskiej infrastruktury kolejowej, które są znacznie wyższe dlatego, że z różnych przyczyn – to już padło na tej sali – dwadzieścia lat praktycznie niewiele inwestowało się w polską infrastrukturę kolejową. Nie mamy na tym polu żadnych osiągnięć tak na dobrą sprawę, jeżeli chodzi o inwestycje w infrastrukturze za ostatnie dwudziestolecie, nie mamy się czym pochwalić, ani w infrastrukturze, ani w taborze.

Nie będę analizował przyczyn, dlaczego tak jest, ale tak jest. Różne były przyczyny. Między innymi takie, że w 2000 r. ustawa przyjęła zasadę finansowania restrukturyzacji PKP na własny koszt, co spowodowało zadłużenie na 6 miliardów, między innymi obcięcie 800 milionów na Przewozy Regionalne w 2001 r, i wiele innych decyzji po drodze. Historia, ale to pan zna pewnie tą historię.

Jeżeli chodzi tutaj – pan Sztern - właściwie to nie pytania. No ja w oświadczeniu pana Szterna nie widzę nic sensacyjnego, wręcz jest normalne. Bo sensacją by było, sensacyjnym oświadczeniem by było, gdyby związki zawodowe popierały liberalizację. I to by było naprawdę rewelacyjne, sensacyjne, dorobek tej konferencji, proszę państwa. Natomiast to, że związki zawodowe nie popierają liberalizacji jest rzeczą normalną, oczywistą, że związki zawodowe generalnie są, no co tu dużo gadać, są obrzydliwe na słowa liberalizacja, prywatyzacja, to są wstrętne, obrzydliwe z punktu widzenia związków zawodowych słowa i ja to rozumiem. Więc przyjmuję, że to tak musi być, bo role są podzielone, prawda? Jedni są za, drudzy są przeciw i gdzieś tam się uciera jakiś konsens. I mimo wszystko konsens i mimo wszystko związki zawodowe też muszą przyjąć do wiadomości, że pewien zakres tej liberalizacji musi być, jakkolwiek w tym też

bardzo pozytywną rolę pełnią, bo są tym czynnikiem, który będąc z gruntu przeciwny, jednak wskazuje na pewne argumenty, na pewne relacje, które też trzeba uwzględnić w takich procesach. Ja mówię o liberalizacji, czy o prywatyzacji, itd. Więc sobie pozwoliłem zażartować, ale to nie o to chodzi, żebym sobie tu kpił. Tylko mówię, że to jest normalna sytuacja, bo takie są role społeczne, takie są role społeczne. Związki zawodowe mają swoje role, rządzący mają swoje. I po prostu tak generalnie musi być.

Natomiast w tym wszystkim uciera się jakiś postęp mimo wszystko, jakiś postęp i tak to jest.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Słyszę, że pan minister jeszcze dwa pytania krótkie, a później pan Antonowicz.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Krótko państwo drodzy, bo i tak już jest przeciągnięte dwadzieścia minut. Zamykamy dyskusję i puszczamy człowieka, żeby szedł służyć Rzeczypospolitej. Proszę.

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego Henryk Stefanowicz:

Ja mam pytanie w sprawie ewentualnego obniżenia stawek dostępu. Aha, przepraszam, Henryk Stefanowicz Urząd Marszałkowski woj. wielkopolskiego.

Pytanie moje zmierza do, czy rozpatruje się, czy w ogóle myśli się o obniżeniu stawek dostępu do linii kolejowych, co do których samorząd województwa w ramach WRPO⁴⁴ dofinansował znaczne środki, w Wielkopolsce to jest ruch linii na poziomie ponad 76% i po wyremontowaniu tych linii z tytułu dostępu jako organizator przewozów zapłacimy ponad 100%, bo żeśmy to zbadali.

Dlaczego? Dlatego, że z jednych parametrów dostępu jest prędkość. Jeżeli prędkość z 40-50 na godzinę zwiększy się do 120, no to ponad 100% dopłacimy z tytułu dostępu. Dziękuję.

⁴⁴ wojewódzki regionalny program operacyjny [przyp.red.]

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Panie Ministrze, proszę o odpowiedź na te dwa pytania.

Ryszard Piech z Redakcji portalu Trans .Info Pl:

Jeżeli chcemy mówić o liberalizacji rynku kolejowego rynku przewozów kolejowych w Polsce, musi istnieć kilka elementów. W pierwszym momencie potrzebujemy niezależne linie kolejowe, niezależne od przewoźników. Tutaj wiadomo, iż prace pewne są, dalej potrzebujemy niezależnego regulatora. Moje pytanie dotyczy takiej trzeciej kwestii, która w zasadzie jest narzucona też przez trzeci pakiet kolejowy odnośnie organizowania przetargów. Tutaj mówimy o przewozach dalekobieżnych, natomiast jak wiadomo, przewozy dalekobieżne również da się ogłaszać w przetargu. I bynajmniej nie chodzi o to, aby został ogłoszony jeden wielki przetarg, w którym zgłosi się jedna wielka firma, natomiast da się podzielić obszar przewozów na pewne obszary, czy to liniowo, czy to obszarowo, w których da się zlecać przewozy. Czy pod tym względem organizowania przetargów jakieś prace są?

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję panu.

Panie Ministrze, proszę, bo faktycznie krótkie te pytania.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Ja się z panem zgadzam, że generalnie przecież istnieje możliwość ogłoszenia przetargu na poszczególne pociągi. Jak ich mamy na przykład trzysta, to możemy na trzysta pociągów ogłosić przetargi i możemy ogłosić na pewne relacje, na obsługę pewnej relacji, na obsługę pewnej sieci, części, itd. To poszatkować dowolnie możemy te przetargi.

Wszakże, żeby ogłaszać przetargi trzeba mieć pieniądze na przetargi. I jest to podstawowy problem, z którym się borykamy w kraju, na Komisji Infrastruktury o tym mówiłem. Bo my dostajemy od czterech lat ten sam limit środków. Przypomnę, że tutaj decydującym jest Ministerstwo Finansów, ten sam limit środków na wsparcie finansowe przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich. I musimy te pieniądze dzielić na trzy kupki de facto, czyli na trzy części, na

przewozy międzynarodowe wykonywane przez spółkę „Przewozy Regionalne”, na przewozy międzynarodowe wykonywane przez spółkę „Intercity” oraz na przewozy międzywojewódzkie, co do których mamy cesje umowy, którą poprzednio miała spółka „Przewozy Regionalne” i wraz z oddziałem przewozów międzywojewódzkich również dokonała się cesja umowy na spółkę „Intercity”, umowy długoterminowej do 2013 r. na pewien zakres usług. W związku z czym, mamy związane ręce, bo kwota którą posiadamy nie zapewnia nam w zasadzie wywiązania się również z istniejącej umowy, czyli zamówienia w pełnym zakresie w spółce „Intercity” oferty przewozów międzywojewódzkich. I to jest jeden aspekt.

I myśmy się zwracali do Ministerstwa Finansów o zwiększenie tego limitu. Prosiłiśmy, wnioskowaliśmy o kwotę 300 milionów uważając, że mając jeszcze dodatkowe 60 milionów w stosunku do bieżącego limitu, moglibyśmy ogłosić za te 60 milionów szereg przetargów na przewozy międzywojewódzkie.

Niemniej jednak mam wątpliwości, kto by stanął do tych przetargów, dlatego że – tutaj są pewne mity i zbyt uproszczone wyobrażenia – dlatego że w sytuacji, kiedy władza publiczna, a taką jest minister finansów, ogłosiłby przetarg na przewozy międzywojewódzkie, to z całą pewnością najistotniejszym warunkiem byłby odpowiedni tabor przystosowany do przewozów dalekobieżnych w Polsce. Z całą pewnością nie rozpatrywałyby pociągów międzywojewódzkich realizowanych zdezelowanymi ezetami⁴⁵. I w ogóle takiej opcji nie brałby pod uwagę, dlatego że z technicznego punktu widzenia, z punktu widzenia żądanej jakości przewóz międzywojewódzki, dalekobieżny musi być realizowany odpowiednim taborem. I te parametry jakościowe każdy organizator przewozów określa. I na dzisiaj niewiele podmiotów by spełniało warunki, żeby tak powiedzmy sieciowo, czy szerzej stanąć do takiego przetargu. Niewiele podmiotów by spełniało warunki, mając odpowiedni tabor dalekobieżny, podkreślam, o odpowiedniej jakości.

Pytanie kolegi z Poznania odnośnie stawek dostępu. Ja pamiętam, z pamięci cytuję przepis ustawy właśnie tej z 24 kwietnia 2008 r. Tam wprowadziliśmy

⁴⁵ Zdezelowany ezet – chodzi o EZT – elektryczne zespoły trakcyjne [przyp.red.]

zapis, który mówi o tym, że w przypadku gdy samorząd zainwestuje środki własne w modernizację infrastruktury kolejowej istnieje możliwość rozliczenia tych środków poprzez obniżone stawki. I w tym przypadku ten przepis powinien mieć zastosowanie. Jakkolwiek zarządca infrastruktury, w tym wypadku wyjdzie na tym jak Zabłocki na mydle, trzeba powiedzieć.

Bo proszę zauważyć, co to oznacza ten przepis. Ten przepis został nam narzucony w Komisji Infrastruktury przez lobbystów różnego rodzaju (samorządy), bo co ten przepis w ostatecznym rezultacie oznacza ? Robi się inwestycję modernizacyjną w infrastrukturze kolejowej, zarządca ponosi koszty zarządzania linią, koszty eksploatacji, a w zasadzie nakład inwestycyjny musi zwrócić w obniżonej stawce samorządowi z powrotem. Taki to jest biznes. Muszę już iść, przepraszam państwa.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Ja serdecznie dziękuję panu ministrowi.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Bardzo dziękuję. Bardzo ciekawa dyskusja i chętnie bym sobie podyskutował. Bo zapewniam państwa, że to jest świetna sprawa siedzieć tu na konferencji i dyskutować, zamiast po prostu robić inne rzeczy. Ale nie mogę więcej zostać. Bardzo dziękuję. I dziękuję organizatorom.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Ja serdecznie dziękuję za przybycie panu ministrowi.

Sądzę, że to nie ostatnia konferencja.

A teraz proszę pana Antonowicza o odpowiedzenie na drugie pytanie kolidujące ze Związku Maszynistów.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Mirosław Antonowicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, postaram się odpowiedzieć. Mianowicie urząd składa się z dwóch części, pełni dwie role, które w innych państwach pełnią dwa różne urzędy. W związku z tym ja odpowiadam w urzędzie za część regulacyjną. Druga część, czyli narodowy organ do spraw bezpieczeństwa jest zarządzana

przez innego wiceprezesa, ale państwu też odpowiem.

Pierwsze pytanie dotyczące licencji. Proszę państwa, rozdział 8 ustawy o transporcie kolejowym jest w swej materii dosyć bardzo liberalny, jeśli chodzi o przydzielane licencje, ich zliberalizowanie nastąpiło jeszcze w dyrektywie 49⁴⁶, ale licencja nie upoważnia przedsiębiorcy do wjazdu na tory. To jest tylko dokument potwierdzający możliwość i zdolność firmy do bycia przewoźnikiem. Natomiast de facto dokumentem, który upoważnia do wjazdu na tory jest certyfikat bezpieczeństwa na dzień dzisiejszy. Bez certyfikatu bezpieczeństwa żaden przewoźnik nie będzie mógł być dopuszczony przez zarządcę do funkcjonowania na torach. W certyfikacie bezpieczeństwa są spełniane, muszą być spełnione, czy w systemie zarządzania, bo teraz jest i certyfikat i system zarządzania bezpieczeństwem, wszelkie normy związane z bezpieczeństwem.

Jeśli chodzi o sytuację następującą, że się wydaje licencje dla firm wydumsek, to chcę państwu powiedzieć rzecz następującą, że od chwili kiedy ja przyszedłem i zajmuję się licencjami – w 2006 r. wydano trzydzieści dziewięć, czterdzieści siedem licencji, w 2006 siedem licencji. W związku z tym zasadniczo zwróciłem uwagę na kwestie ekonomiczne i wiarygodność przedsiębiorcy, który składa wniosek o udzielenie licencji. W roku 2009 cofnięto sześć licencji dla przewoźników i praktycznie tą samą wielkość tylko udzielono licencji. W związku z tym porządkujemy ten rynek. Licencja jest niewiele warta kiedy podmiot nie ma certyfikatu, który zapowiada bezwzględne bezpieczeństwo funkcjonowania na torach. To jest pierwsza kwestia.

Natomiast jeśli chodzi o maszynistów, to urząd nie szkoli maszynistów. Nasze badania wykazują, że to jest brak na rynku i w związku z tym ja podzielam pana pogląd, że panowie dawno już mówiliście o tej luce pokoleniowej i rzeczywiście ona występuje, ale to na przedsiębiorcach leży obowiązek posiadania takiej grupy. A w tej chwili kiedy jest możliwość i potrzeba, że każdy taki pracownik musi uzyskać licencję to urząd będzie wydawał takie licencje, ale na

⁴⁶ chodzi o dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktur kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa [przyp.red.]

wniosek oczywiście. Oczywiście na wniosek.

Jeszcze jedna kwestia, Panie Przewodniczący, bo skoro jestem przy głosie, ja chciałem podziękować za te wnioski dotyczące wzmocnienia urzędu, jego kompetencji, jego zasobów finansowych, organizacyjnych, od trzech lat o to walczę. Bo proszę państwa, drugi rynek w Europie, drugi rynek w Europie posiada jednego z najmniejszych regulatorów. To jeżeli porównać to z warunkami Wielkiej Brytanii, tam sto dwadzieścia pięć osób zajmuje się samymi kwestiami regulacyjnymi. W moim urzędzie jest to dziesięć osób.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie.

Tam kolega cierpliwie czekał. Proszę bardzo.

Ja tylko uzupełniające takie pytanie. A kto wydaje certyfikat?

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Mirosław Antonowicz:

Oczywiście prezes urzędu jako organ administracji rządowej.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Proszę bardzo, tam kolega.

Wiceprezes Arriva PCC sp.z o.o. Damian Grabowski:

Damian Grabowski, Arriva.

Myślę, że niektórzy przedmówcy wywołują mnie tutaj do odpowiedzi, a więc kilka rzeczy chciałbym powiedzieć, wziąć udział w tej dyskusji.

Po pierwsze, chciałbym poprzeć głosy o długoterminowe kontrakty, bo one są konieczne dla wszystkich przewoźników, czy prywatnych, czy państwowych. I między innymi dlatego, że umowy w Polsce są zawierane na tak krótki okres przed rozpoczęciem usług i na tak krótki okres świadczenia usług, dlatego my jako przedsiębiorstwo i pierwszy uczestnik prywatny tego rynku w Polsce, musieliśmy się skłonić do tego, żeby korzystać z taboru używanego, dlatego że nowy tabor się nie zwróci w czasie realizacji umowy.

Spółki PKP według nas mają nadmiary taboru, ale niestety nie chciały nam udostępnić tego taboru, a więc odpowiadając panu prezesowi Celińskiemu, dlatego musieliśmy go niestety sprowadzić z Danii, co wcale nie było tanie.

Bo przystosowanie taboru, który jest używany gdzie indziej, na warunki polskie wcale nie jest tanią operacją.

A jednocześnie chciałbym nadmienić, że tabor, który posiadamy to w ponad 20% jest tabor nowy, to jest tabor, który został zakupiony konkretnie pod ten przetarg, który obsługujemy w kujawsko-pomorskim. W 2007 r. pojazdy PE-SY⁴⁷ zostały zakupione, a więc to nie jest tak, że jeździmy starym taborem. Ale jeżeli będą odpowiednie umowy długoterminowe i ogłaszane na taki okres przed rozpoczęciem usług, to wtedy oczywiście my jesteśmy jak najbardziej zainteresowani, żeby inwestować w nowy tabor.

Jednocześnie chciałbym tutaj powiedzieć, że myślę, że nie ma się tak co bać prywatnych firm. My również mamy związki zawodowe, z którymi współpracujemy, nasi pracownicy – z informacji, jakie my posiadamy – zarabiają znacznie lepiej niż w spółkach Grupy PKP, a to dzięki temu, że po prostu lepiej wykorzystujemy wszystkie zasoby i pracowników i taboru na przykład. A więc myślę, że to jest jakaś szansa, musimy pamiętać, że nie tylko pracodawca wybiera pracownika, ale pracownik również wybiera pracodawcę, a więc jeżeli będzie ten wybór na rynku, to myślę, że to tylko poprawi też warunki pracy dla wszystkich kolejarzy w Polsce.

I ostatnia kwestia, myślę, że musimy tutaj pamiętać, że kolej nie jest tylko dla nas, tylko kolej jest naprawdę dla pasażerów, a więc to powinno być nadrzędny cel, nad którym powinniśmy pracować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Droży Państwo, ja dziękuję za wypowiedź, bo jak państwo widzicie poprosiliśmy wszystkich przedstawicieli spółek po to, żeby nie było tylko, że są preferowani tylko kolejarze PKP, ale żebyście państwo mieli wszyscy obraz, jaka jest sytuacja na rynku polskim.

A teraz chciałem oddać głos człowiekowi, który od lat też siedzi w proble-

⁴⁷ Chodzi o firmę Pojazdy Szynowe "PESA Bydgoszcz" SA Holding, powstałą w wyniku przekształcenia Zakładów Naprawy Taboru Kolejowego wcześniej funkcjonujących w tym mieście. Sukcesor warsztatów Wschodniej Kolei (istniały od 1851 r.)

mach kolejowych. Siedzi tu od dwóch godzin też, tak cicho słucha jako poseł. W związku z tym no chyba grzeczność tego wymaga, żeby mu przynajmniej na pięć minut oddać głos. Nie raz z panem posłem na korytarzu wymieniamy zdania i nie myślcie sobie, że są to zdania kurtuazyjne. To nie są zdania kurtuazyjne, jak chodzi o kolej, czasem są to zdania między nami bardzo ostre, ale się szanujemy mimo to, że jesteśmy z innych ugrupowań, ale zjednoczyła nas po prostu kolej, kolej i jeszcze raz kolej.

Proszę, Panie Pośle, oddaję Panu głos. Dziękuję, Panie Pośle za przybycie.

Poseł Janusz Piechociński:

Dziękuję bardzo. Stąd proszę o wyrozumiałość za spóźnienie, ale pierwsza taka uwaga.

Nam od czasu do czasu jest potrzebne oderwanie się od naszej bieżącej rzeczywistości i aktualnego wyglądu Dworca Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, stanu EZT, taboru, nie można patrzeć na polską kolej poprzez pryzmat dwóch pijanych maszynistów, jednego prywatnego, a drugiego państwowego, tylko patrzeć na te tysiące rejsów dziennie bezpiecznych, gdzie ludzie w trudnych warunkach pracują. Więc ja bym o to prosił.

Sejmowa Komisja Infrastruktury odbyła siedem dużych merytorycznych debat i około czterdziestu posiedzeń komisji i podkomisji, kiedy były to związane sprawy z procesem legislacji. I chciałbym odnieść się szerzej, dlatego że ten tytuł naszego spotkania dzisiaj jest intrygujący, ale on pokazuje pewien element i pewną część.

Otóż, Szanowni Państwo, proces liberalizacji jest obok procesu globalizacji. Ja w tej chwili pracuję nad dużym materiałem, który jest poświęcony wpływowi procesu globalizacji w transporcie europejskim. I teraz popatrzcie co się dzieje? W przestrzeni poszerzonej Unii Europejskiej rośnie udział przewoźników w lotnictwie, w kolei, itd. W związku z tym to nie jest tylko kwestia, ile odbieramy drogom, bo tam też następuje proces globalizacji, że zwiększa się udział dużych i średnich firm. Europa Środkowowschodnia, gdzie jest dużo prywatnego kapitału na drogach, a bariera wejścia była prosta, bo jeden tir z PKS kupiony na początku lat dziewięćdziesiątych zwracał się w ciągu jednego roku małej firmie

prywatnej. Ale pewne analogie i pewne zjawiska się powtarzają.

W związku z tym pytanie brzmi tak: jak to ma wyglądać, czym ma się zakończyć ten proces? A więc po pierwsze, mamy skutecznie walczyć nie na teorii, ale w praktyce, żeby zdejmować najbardziej uciążliwe ładunki, które powinny być przypisane kolei, kolei, to się nam z różnych powodów nie udaje. I to widzimy.

I gorzej, w tych krajach Europy Środkowowschodniej ten proces wyplukiwania towarów, które w sposób naturalny powinny być przypisane kolei jest dramatycznie szybki w krótkim okresie czasu, więc to pokazuje bardzo niebezpieczne zjawisko. Drugie, już tym razem struktura podmiotowa, czy to ma być kolej, gdzie obok wydzielonej kolei francuskiej i obok kolei włoskiej i może hiszpańskiej ze względu nie tylko na różnicę szerokości torów, to ma być DB i spółki zależne i podporządkowany rynek, czy też w którymś momencie dla Wspólnoty Europejskiej, dla Komisji Europejskiej pewnie problemem zacznie się coś, co nazywamy dominującym podmiotem na rynku europejskim. No choćby gdyby udały się plany Mehdorna, nawet szerzej, gdyby się udały plany Mehdorna wejścia niemieckiego kapitału do rosyjskiej spółki przewozowej i do 5% udziału rosyjskich przewoźników DB, mielibyśmy zupełnie inną rzeczywistość. Więc popatrzmy na Lufthansę, spójrzmy na te kolejne firmy i zobaczmy DB. Ja nie mówię w kategoriach zagrożeń, to są pewne procesy, na procesy trzeba patrzeć i zadawać sobie pytanie, jak Europa w wyścigu globalnym musi sobie odpowiedzieć na pytanie, czy gromadzi się wokół jednolitej gospodarki europejskiej, czy gromadzi się wokół najsilniejszej gospodarki europejskiej, czyli gospodarki niemieckiej, wspartej kapitałami Beneluksu. To otwarcie dzisiaj kiedy prześledzimy raport Izby Lordów kolejowy na przykład widzimy, kiedy mamy słynne wystąpienia lorda Berkleya, itd., to już widać. Europa zaczęła o tym dyskutować.

Ja chciałbym, żebyśmy my w Polsce też w tym kontekście, nie tylko na tych spotkaniach - związkowcy, profesorowie, eksperci - politycy zaczęli właśnie myśleć tymi kategoriami, tej nowej przestrzeni, w której jest, albo nie ma miejsca dla nas.

I druga kwestia bardzo istotna. Te procesy, proszę zwrócić uwagę także w transporcie publicznym otwierania się na kapitał prywatny są spowodowane wieloma względami, przede wszystkim możliwością zasilenia finansowego. W związku z tym te busy polegały na tym, że PKS się zwijały. Czyli sektor publiczny się zwijał, wchodził w to sektor prywatny, który ma mniejsze koszty, większą elastyczność, itd. Na początek ściągnęli używane, później jak już się dorobili mają nowe, dzisiaj występują do Warszawy jako dobrze uposażone także w doradztwo prawne środowiska i mówią – zaraz, zaraz, hola, hola kochani, teraz my się dobieramy do waszych robót zleconych - czy to aby na pewno nie jest wyłączone z kontekstu konkurencji równego dostępu.

I proszę popatrzeć, konflikt między taksówkarzami, a świadczeniem przewozów osobowych jest tego klasycznym przykładem.

Uwaga, firmy, które już osiadły w przewozie osób, jako firmy transportu drogowego i przestały ze względu na swój potencjał działać w szarej strefie chcą uchwalenia ustawy, która tej konkurencji, która działa w szarej strefie wybije zęby i ją ograniczy. Więc ja rzucam tylko tych parę elementów, ale pokazać po prostu jak coraz bardziej złożona jest ta kwestia.

No i sprawa fundamentalna, bo przecież my od tego nie wyjdziemy. Dziesięć lat ustawy o restrukturyzacji i przekształceniach w PKP. No i powiedzmy sobie tak: plan logiczny, itd., ale z łatwo było na tym etapie planu wpisać 800 milionów kiedy się wiedziało, że można nie wygrać wyborów, a przecież my do 800 milionów wsparcia nie doszliśmy dzisiaj po dziesięciu latach, gdzie tak dramatycznie wzrosły koszty, no bo mamy tam 500 mln zł z kawałkiem jak w tym roku się uda wyzebrać, itd. Jak robiliśmy usamorządowanie, nie tylko daliśmy sektorowi państwowemu kolei zaległe ponad 2 miliardy zł, a powinniśmy dać 4, po czym okazało się, że skonsolidowany wynik grupy PKP jest za zeszły rok jest 800. No więc skoro kolej dostaje dodatkowych pieniędzy starych zwrotnych miliard plus 800, to jakie są konsekwencje kryzysu i wzrostu kosztów i braku procesów restrukturyzacyjnych. Skoro po dziesięciu latach spółki kolejowe nie są doposażone w majątek z wielu różnych powodów, to jak można było założyć, że te spółki bez majątku bardzo szybko w 2000 r. roku zadziałają na konkurencyj-

nym rynku, wyjdą naprzeciw i będą racjonalnie inwestować, itd. Więc pokazują, że te procesy często trzeba korygować w ruchu.

I teraz problem polega na tym, że procesy liberalizacji, a także podnoszenia bezpieczeństwa, wymagań technicznych i technologicznych, powodują szczególnie w dobie kryzysu i ograniczonego możliwości wspierania w jedyny dopuszczalny sposób, przestrzeń bezpieczną poprzez cenę dostępu do torów, poprzez tory dla rynku kolejowego i tego państwowego i tego prywatnego.

Co to powoduje? – Że słabsi mają wyśrubowane wymagania, bo mają stary tabor, nieprzeszkolonych ludzi, koszty kształcenia, przesuwania, jeszcze mają stare długi z przeszłości, a my jesteśmy w tej chwili na etapie kolei niemieckiej, czy francuskiej z przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych jeżeli chodzi o te same zjawiska. Tak, te zadłużenia, niedostosowanie do rynku, tracenie ładunków. Prześledźcie państwo sytuację jeszcze przed kolejami dużych prędkości, które dały technologicznego kopa i klimat społeczny wokół tego zmieniły, itd. Więc teraz okazuje się, że wszystkie te wymogi powodują, że w globalnym już rynku europejskim, żeby wyjść tylko poza polski ogródek, nagle ci słabsi, ci którzy gonią mają jeszcze bardziej pogorszone warunki funkcjonowania. I uważa, nie mogą liczyć na wsparcie, które dostają tamte przedsiębiorstwa. W związku z tym, kiedy pojawiają się – i tutaj jest kwestia dużych korporacji i ich przewagi nad małymi i średnimi przedsiębiorstwami, no jak byłyby tak duże jak PKP Cargo.

No więc te przejęcia mogą spowodować, że na rynku lokalnym w konkretnym obszarze, albo wręcz na rynku któregoś kraju narodowego, kolejowe koncerny globalne mogą proponować usługę poniżej kosztów rzeczywistych. Ale one będą miały inne kalkulacje, ale to będzie nie do sprawdzenia nawet, kiedy byśmy mieli bardzo rozbudowany UTK z prostego powodu, oni po prostu te koszty trwale zakładowe inaczej sobie umieszczają albo prześlą tutaj inny rodzaj taboru i wykorzystają ten efekt.

W związku z tym tu pokazuję na jakiej przestrzeni i na jakich płaszczyznach musimy patrzeć na te procesy, żeby wyciągać z tego racjonalne wnioski.

No i sprawa kluczowa, to rozmowy z przestrzenią społeczności kolejowej,

ale także przede wszystkim z pasażerami. Z punktu widzenia pasażera, na przykład województwa świętokrzyskiego nie jest ważne kto świadczy usługę, tylko czy pociąg jest w miarę punktualny, czysty i tani. W związku z tym dla marszałka województwa świętokrzyskiego nie jest ważne, czy to robi jego własna spółka, czyli Przewozy Regionalne, czy prywatny operator na jednej linii. On w którymś momencie pójdzie po najmniejszej linii oporu i zada sobie podstawowe pytanie: ile mnie to rocznie kosztuje, że ten pociąg wozi te czterdzieści, czy pięćdziesiąt osób. No i teraz widzimy, gdzie kolej może zdetonować wielki sukces jeśli chodzi o pasażerów w ruchu pasażerskim? - w kolejach aglomeracyjnych i międzyaglomeracyjnych. W Polsce powiatowej wybaczenie, ale na wielu trasach przy tych kosztach utrzymania i uruchomienia przejazdów można byłoby wynająć każdemu mercedesa z miejscowej firmy taksówkowej i go po prostu wozić. Więc to też pokazuje, że musi być pewna wrażliwość i elastyczność po obu stronach tego procesu, przesuwania sił i środków tam, gdzie może być pasażer. A odpowiadając sobie na pytanie, czy bronimy okopów Świętej Trójcy tam, gdzie tego pasażera po prostu nie ma, bo z łatwością zbiera się pięć tysięcy podpisów za przywróceniem ruchu na linii X, po czym jeździ w inaugurację ruchu trzydzieści osób, a na co dzień osiem i - jeszcze nie daj Bóg - znajdzie dziennikarz dwóch kolejarzy, podsunie to publicznie pomysł, że cały kurs jest dla tych dwóch kolejarzy, a nie dla tych sześciu, którzy jeżdżą.

Przepraszam, ja tylko zarysowałem te rzeczy i myślę, że my wszyscy powinniśmy patrzeć także poprzez to co się dzieje w Komisji Europejskiej. Musimy mieć, jako środowisko i to związkowe i to merytoryczne i polityczne - większą chęć do tego, żeby w kuchni europejskiej nie konsumować tego, co tam urzędnicy przygotowują, albo silniejsze gospodarki, czy bardziej sprawnie, lobbystycznie politycy, czy administratorzy, ale przynosić własne pomysły. I stąd i kończę na tym, bardzo ważne jest, jakie będziemy mieli elementy polskiej części prezydencji 2011 r. w obszarze infrastruktury. Ja uważam, że kwestie konkurencyjności podmiotu dominującego i rzeczywistej konkurencji przyjaznej pasażerowi i usługobiorcy kolei w przewozach towarowych, powinny być jednym z istotnych elementów, które my do ogólnej debaty europejskiej wniesiemy.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu posłowi.

Droży Państwo, ja państwu powiem że to nie jest takie jedyne spotkanie, bo jest tych spotkań wiele, będzie także bardzo duża konferencja na temat środowiska infrastruktury, z panem posłem zorganizujemy spotkanie przewoźników, producentów, a także poprosimy pełnomocnika rządu do spraw osób niepełnosprawnych, bo jak państwo wiecie, trzeci pakiet leje mi miód na serce, jak chodzi o osoby niepełnosprawne, bo są ogromne, ogromne pieniądze w PFRON i dlaczego nie skorzystać z tych pieniędzy na przebudowę taboru.

Droży Państwo, także postaramy się zorganizować spotkanie z panem posłem na temat przewoźników towarowych, na temat przewoźników towarowych i poprosić pana ministra Boniego, bo on z ramienia rządu jest odpowiedzialny za reformę kolei. Bo też nie ma co odbierać tej konferencji, że wszyscy są przeciwko wszystkiemu, bo nie takie było zadanie tej konferencji. Założenie było takie, żeby pokazać problemy. Kiedy byłem w Anglii, na kolanach mnie prosili posłowie, nie dajcie sprywatyzować infrastruktury. Po latach się okazało, że to związki zawodowe miały rację, a nie pan minister Morawski⁴⁸ i to było przyczyną sporu. Ale to nie oznacza generalnego sprzeciwu wobec prywatyzacji.

Dziś patrzemy, co się dzieje z Railtrackiem, jeszcze za rządów pana Tony Blaira⁴⁹, kiedy widzieli, że jest taka duża ilość wypadków, giną niewinne istoty, od razu powiedziano – stop panowie, nie będziecie brać dywidendy, z powrotem bierzemy infrastrukturę na garnuszek państwa⁵⁰.

I tu też powiem, że pan poseł Piechociński po cichu mnie wspierał, jestem za tym, żeby PLK była przekształcona w coś na wzór Krajowej dyrekcji Dróg i Autostrad - w Krajową Dyрекcję Kolei Żelaznych, jak będzie regulator, a wtedy musi być z budżetu państwa dotacja 2 miliardy zł do infrastruktury, my to daw-

⁴⁸ Eugeniusz Morawski, minister transportu i gospodarki morskiej; 31.10.1997 – 8.12.1998 r. [za www.mi.gov.pl, przyp.red.]

⁴⁹ premier Wielkiej Brytanii 1997 – 2007 [za wikipedią; przyp.red.]

⁵⁰ W 2001 r. wskutek udowodnienia niegospodarności i zaniedbań, rząd wykupił *Railtrack* (wycofując się tym samym z prywatyzacji infrastruktury) i stworzył w jego miejsce *Network Rail* [za wikipedią; przyp.red.]

no mówimy z panem posłem - po to, żeby stawka dostępu była 50 centów. Bo jak się porównujemy z Zachodem to się porównujemy. Nasi płacą, wy płacicie, przewozy pasażerskie 7,5 zł za kilometr, a na Zachodzie płacą 50 centów. Do dziś mogę wspomnieć także mojego nauczyciela, kiedy byłem w Radzie PKP, pana Wielądka⁵¹, kiedy zaprosił koleje holenderskie, ja pytałem - na jakiej podstawie pan zaprosił, panie ministrze ich tutaj. Ale zacząłem słuchać i myślę, nie polega problem na tym, że ktoś przyszedł. Wiecie jakie oni przedstawili swoje żądania, że wejdą do Polski na przewozy regionalne? Pierwsze – siedemdziesiąt, do dzisiaj pamiętam, elektrycznych zespołów trakcyjnych, żeby im dać. I stawka dostępu że będzie 50 centów i że rząd zagwarantuje, że przez piętnaście lat będą mieli umowę.

Państwo Drodzy, jak ktoś mówi o Anglii to niech też wie, że związkowcy i senatorzy trochę wiedzą. Tam było inaczej zrobione, tam było porostu franczyzę dostawali najpierw na osiem lat, był bank, była firma leasingowa i tak wymieniono cały tabor.

Ale Państwo Drodzy, jeśli chodzi o infrastrukturę, my tu też jesteśmy zaniepokojeni, bo ja fanem pani Hubnerowej nie byłem, nie jestem i nie będę, ale miała rację jako komisarz, że nie wykorzystamy środków unijnych na naszą infrastrukturę. Bo jeżeli są dwa przetargi, a mogłoby być sześćdziesiąt i też trzeba powiedzieć, że niektóre firmy z zasady się odwołują. Wszystko trzeba zrobić, żeby te pieniądze unijne wykorzystać.

Państwo Drodzy.

Nie udało się rozwikłać wszystkich wątpliwości, nie wyjaśniono wszystkich kontrowersji, nie znamy wszystkich faktów, niemniej jednak spróbujmy zgodzić się co do podstawowej diagnozy stanu w jakim jest dzisiaj polska kolej. Nawet jeśli będzie to diagnoza gorzka, koleje polskie są w trakcie przebudowy, w stanie reorganizacji. Bagatela, trwa to już dwadzieścia lat. Naprawdę PKP rząd zaczął reformować już na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Po dwóch dekadach zasadne jest zadanie pytania, czy jesteśmy już blisko celu, ja nie

⁵¹ Od [12 września](#) do [20 grudnia 1989](#) minister transportu, żeglugi i łączności, a następnie do [6 lipca 1990](#) minister transportu i gospodarki morskiej w rządzie

znam odpowiedzi, nie wiem dokąd prowadzi ta droga. Jest zbyt kręta, zbyt często zmieniają się drogowskazy. Dlaczego? Bo nie potrafimy po ludzku o kolei rozmawiać. Nie gramy w jednej drużynie, wciąż ktoś przegrywa, odpada, zostaje na poboczu. Konflikt, ostry konflikt podzielił dziś dwóch największych pasażerskich przewoźników. Wiemy dobrze, że nie jest to wina ludzi, którzy stoją na ich czele. To nie prezesi, to nie zarządy spółek rozpoczęły tą wojnę. Oni zostali postawieni w sytuacji w której wojny nie można uniknąć. Kto ustalił takie reguły, że możliwa jest tylko walka.

Spójrzmy na historię polskiej polityki kolejowej. Wydzielano na początku lat dziewięćdziesiątych zaplecza budowlano-remontowe kolei. Obiecywano wydzielanym złote góry. Ci, którzy podejmowali wówczas decyzje powinni mieć wiedzę jak nierealne były te obietnice. Skutek tamtych działań znamy. Nie ma dziś potrzebnego zaplecza, dziś gdy trzeba budować linie i pojazdy nie ma kto tego w kraju robić. Mam na myśli m.in. ZNTK, było dwadzieścia pięć ZNTK, zostało cztery i wszystkie padają. Nie mogliśmy tego przewidzieć, że w Polsce będą jeszcze potrzebne biura projektowe, przecież teraz PLK ogłasza – projektuj i buduj.

Na początku naszego stulecia nastąpiło uruchomienie procesu podziału PKP na coraz liczniejsze, coraz mniejsze spółki. Na świecie w globalnej gospodarce liczą się tylko wielcy, a my swojego wielkiego przewoźnika kroiliśmy żywcem. Czy ktoś może dziś, patrząc w oczy powiedzieć, że przekształcenie przedsiębiorstwa w holding poprawiło efektywność gospodarczą, czy sprawność zarządzania, albo komfort przewozów.

Ostatnio skomunalizowaliśmy przewozy regionalne. Jak można było przedstawiać samorządom nieprawdziwą wizję stanu spółki. Ja głośno mówiłem na posiedzeniu plenarnym Senatu, że pod dywanem jest prawie miliard zł. Dziś na spotkaniach Komisji Gospodarki są kłótnie między rządem a samorządem, kto ma rację. Bo okazuje się, że skromny senator miał rację. Największą satysfakcją dla mnie było to, jak wstali senatorzy Platformy Obywatelskiej i powiedzieli – senator Kogut rok temu mówił tom co dziś. Bo nie ma co mówić, że my jesteśmy przeciwko usamorzadowaniu, bo Prawo i Sprawiedliwość rozpoczęło usamorza-

dowienie, ale zawsze byliśmy za prawdą, za uczciwym przedstawianiem problemów.

Jak mogą polskie władze rządowe i samorządowe prowadzić z sobą takie gry. Gdzie jest tu pamięć o wspólnym polskim interesie? Przecież tu powinna być walka o wspólny polski interes.

Komunalizacja przewozów regionalnych nie ma nic wspólnego z samorządnością. Województwa zostały siłą wtłoczone do jednej spółki. Siłą głosu, to jest podział kapitału między województwa, ustalona arbitralnie, arbitralnie tak dalece, z takim lekceważeniem dla rzeczywistości, że najwięcej kapitału ma Mazowsze, które ma własną spółkę, najmniej tej wspólnej spółki potrzebuje. A tu się okazuje, że oni mają najwięcej udziałów, tak nie powinno być. I oto najpierw tworzymy w Rzeczypospolitej samorządowe województwa twierdząc, że specyfika lokalna uzasadnia odrębne podejście do Pomorza, Śląska, Mazur, Podkarpacia. A potem każemy im znaleźć wspólny wektor polityki transportowej dla całego kraju. To z tego zgromadzenia wspólników robi się drugi parlament.

I wreszcie nasz dzisiejszy temat – trzeci pakiet. Moje refleksje i tu są gorzkie. Możemy na tym przegrać, na własne życzenie. Nie jesteśmy przygotowani, tutaj kolega Sztern na ten temat właśnie mówił – nie skorzystaliśmy przez brak ustawy z możliwości złagodzenia ostrych wymagań dotyczących pasażerów. Podział PKP na spółki utrudnia znacznie wykonanie zaleceń, bowiem dotyczą one wielu podmiotów i wymagają współdziałania, które przychodzi nam trudno.

W najgorszym momencie na problemy związane z trzecim pakietem nałożyliśmy splot trudnych uwarunkowań, wynikających z komunalizacji przewozów regionalnych. Dziś nasi przewoźnicy walczą między sobą, a konkurenci czekają już na granicy albo wewnątrz kraju patrząc na to z satysfakcją, no bo to wojna w interesie obcych, jak wiele polskich wojen.

Czego polski pasażer powinien żądać od władz politycznych, przede wszystkim od rządu? Tego, co dostają obywatele innych państw – ochrony miejsc pracy i polskich przedsiębiorstw. Nikt już nie poświęca własnych firm w imię szlachetnego internacjonalizmu. Firmy oczekują wsparcia i modernizacji,

stworzenia ich stabilnych warunków rozwoju, obrony przed nieuczciwą konkurencją, walki na forum europejskim - o nasze interesy i stanowczej obrony, obro-ny dorobku poprzednich pokoleń, dworce to praca naszych dziadów i ojców. Nie wolno jej tak marnować. Oczekujemy też jasnej i klarownej wizji przyszłości. Deklaracji, co państwo zamierza zapewnić obywatelom w zakresie transportu. Jaka będzie polska kolej za dziesięć – dwadzieścia lat. Powiedzmy to uczciwie Polakom, do czego zmierzamy. Czy do pokrycia kraju siecią połączeń o przyzwoitym standardzie, czy może skupienia środków na linii X i Y, i niech reszta sieci zarasta trawą z braku pieniędzy.

Proponuję na tym zakończyć nasze spotkanie.

Ja jeszcze raz Drodzy Państwo, naprawdę chciałem serdecznie, serdecznie podziękować Biuru Organizacyjnemu panu Piotrowi Świąteckiemu i jego pracownikom za przygotowanie tej konferencji. Zapewniam, że to nie jest ostatnia konferencja.

Nie wymieniając nikogo, ale serdecznie, serdecznie państwu dziękuję za przybycie. Dziękuję związkowcom, dyrektorom, prezesom, prasie, przedstawicielom firm przewozowych, a nie związanych z koleją. Widzicie, że mieliśmy cywilną odwagę też zaprosić Arrivę.

**Informacja o składzie, zakresie zainteresowań
i działalności Senackiego Zespołu Infrastruktury
oraz o innych zespołach senackich**

Zespoły senackie i parlamentarne są apolitycznymi grupami skupiającymi parlamentarzystów, tworzonymi do zrealizowania celów określonych w ich regulaminach wewnętrznych. Cele działania zespołu, sposób działania oraz organizację wewnętrzną zespoły ustalają samodzielnie. Zespoły działają na podstawie ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora oraz regulaminu Senatu lub Sejmu. Władze zespołu mają obowiązek podania do wiadomości Prezydium Izby składu osobowego zespołu oraz regulaminu wewnętrznego. Senatorowie obecnej kadencji uczestniczą w pracach ponad trzydziestu zespołów senackich i parlamentarnych. Senacki Zespół Infrastruktury jest jednym z nich. Został utworzony w celu wsparcia modernizacji polskiego transportu w interesie harmonijnego rozwoju gospodarczego kraju, ochrony interesów pasażerów i innych nabywców usług przewozowych, ochrony integralności polskiego systemu transportowego, wsparcia rozwoju infrastruktury technicznej kraju. Przewodniczy mu senator Stanisław Kogut, w skład wchodzi ponadto senatorowie: Dorota Arciszewska-Mielewczyk, Ryszard Bender, Wiesław Dobkowski, Stanisław Iwan, Norbert Krajczyk, Krzysztof Kwiatkowski, Tomasz Misiak, Andrzej Owczarek, Jan Rulewski, Tadeusz Skorupa, Grażyna Sztark, Henryk Woźniak i Krzysztof Zaremba.

Piotr Świątecki

III pakiet kolejowy UE w prawie polskim

Informacja prawna

Niegdyś to prawo lotnicze było szczególnie uzależnione od regulacji międzynarodowych. To uzależnienie sięgało tak daleko, że lotnicze ustawy były poprzedzane umowami międzynarodowymi. Współcześnie całe polskie prawo transportowe uzależnia się coraz silniej od przepisów Unii Europejskiej i międzynarodowych aktów normatywnych. Kolejne zmiany polskich ustaw coraz częściej wynikają ze zmian konwencji międzynarodowych oraz wtórnego prawa Unii. Ten tekst jest poświęcony przykładowi takiej nowelizacji.

25 czerwca 2009 r. Sejm uchwalił zmianę ustawy o transporcie kolejowym, służącą wprowadzeniu do prawa polskiego tzw. III europejskiego pakietu kolejowego. Ten pakiet składa się z rozporządzenia 1371/2007 oraz z dwóch dyrektyw: 2007/58 i 2007/59. Rozporządzenie (We) nr 1371/2007⁵² obowiązuje na obszarze krajów członkowskich wprost, jak wszystkie rozporządzenia unijne; nie wymaga zatem transformacji do polskiego systemu prawnego. Pozostawia jednak pewne rozstrzygnięcia prawodawcy krajowemu, o czym dalej jest mowa. Rozporządzenie 1371/2007 ma chronić prawa pasażerów w ruchu kolejowym oraz podnieść jakość i efektywność kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć tym sposobem udział kolei w rynku w stosunku do innych środków transportu. W tym celu rozporządzenie m.in. rozszerza stosowanie standardów CIV/COTIF na krajowy ruch kolejowy. Uprawnienia pasażerów w komunikacji międzynarodowej zostały bowiem już uregulowane w Przepisach ujednolico-

⁵² Rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/14 z 3.12.2007 r.; w tym samym Dzienniku Urzędowym UE opublikowano dwie, dalej omówione dyrektywy III pakietu kolejowego).

nych o międzynarodowym przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) stanowiących załącznik do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r. Prawa pasażera objęte rozporządzeniem obejmują także dostęp do informacji dotyczących podróży, stosownie do technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)⁵³. Interoperacyjność, o której tu mowa, jest zdolnością transeuropejskiego systemu kolei do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich UE. Innymi słowy – interoperacyjność jest ujednoczeniem wymagań technicznych w skali całego kontynentu. Kolej interoperacyjna, to kolej przekraczająca granicę bez zmian lokomotyw i maszynisty, bez zatrzymania i zmiany procedur (zasad ruchu). Nie wszystkie linie kolejowe, nie wszystkie pociągi i lokomotywy będą należeć do europejskiego systemu kolei interoperacyjnych. Na trasach włączonych do systemu trzeba zminimalizować istniejące na kontynencie różnice dotyczące szerokości torów, skrajni budowli sąsiadujących z linią, zasilania w energię, systemów kierowania ruchem.

W rozporządzeniu 1371/2007 uregulowano też problematykę ochrony i pomocy zapewnianej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją a także obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może żądać od przewoźnika odszkodowania w wysokości 25 % ceny biletów przy opóźnieniu od 60 do 119 minut oraz 50 % ceny biletu, gdy opóźnienie przekracza 120 minut.

Rozporządzenie zobowiązuje również przewoźników do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Prócz ubezpieczenia przedsiębiorstwo kolejowe jest obciążone obowiązkiem wypłaty tzw. zaliczek w razie śmierci lub zranienia pasażera. "Zaliczka" w razie śmierci pasażera nie może być niższa niż 21000 EUR .

Drugi z aktów, wchodzących w skład III pakietu kolejowego, dyrektywa 2007/58/WE⁵⁴, otworzyć rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich na

⁵³ Techniczne standardy interoperacyjności wprowadzane są decyzjami Komisji Europejskiej. Polskie teksty TSI znaleźć można m. in. na stronie Urzędu Transportu Kolejowego www.utk.gov.pl

⁵⁴ Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie oraz dyrektywę 2001/14/WE w

terenie Unii poprzez m.in. wprowadzenie prawa kabotażu oraz modyfikację zasad zawierania umów o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z dyrektywą od 1 stycznia 2010 r. wszyscy europejscy przedsiębiorcy kolejowi zyskują dostęp do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Od początku przyszłego roku obcy przewoźnicy mogą też przewozić pasażerów między polskimi stacjami pośrednimi, położonymi na trasach międzynarodowych (kabotaż).

Prawo kabotażu jest ograniczane jedynie wówczas, gdy korzystanie z niego naruszy równowagę ekonomiczną usług publicznych zleconych przez państwo⁵⁵.

Dyrektywa 2007/58 została skierowana do państw członkowskich i zobowiązała je do wprowadzenia niezbędnych przepisów ustawowych do 4 czerwca 2009 r. (Polska nie zachowała tego terminu). Weszła w życie dzień po publikacji, 4 grudnia 2007 r.

Trzeci z aktów, składających się na III pakiet kolejowy, dyrektywa 2007/59/We⁵⁶, odwołuje się do "Konstytucji" kolei europejskich⁵⁷, przewidującej liberalizację przewozów, nieuchronnie pociągającą za sobą zwiększenie przepływu maszynistów pomiędzy krajami wspólnoty oraz konieczność wzrostu liczby takich przewoźników, którzy będą w stanie prowadzić pociągi przez granice krajów członkowskich.

sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. U. UE Nr L 315/44 z 3.12.2007).

⁵⁵ Por. rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1).

⁵⁶ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. U. UE Nr L 315/44 z 3.12.2007)

⁵⁷ Mowa o dyrektywie Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie, definiującej cele Unii w tej branży.

Komisja Europejska stwierdziła znaczne różnice wymagań dotyczących uprawnień zawodowych maszynistów państwach członkowskich i oczekuje obecnie ujednoczenia dolnej granicy wieku, od której wolno prowadzić pociąg, oraz opisów wymagań dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności wykonywania tego zawodu.

Tworzony tymi przepisami system weryfikacji uprawnień opiera się na założeniu, że każdy maszynista otrzymuje państwową licencję o zasięgu europejskim oraz uzupełniające ją świadectwo, wydane przez przedsiębiorcę kolejowego, odnoszące się do wskazanych w nim fragmentów infrastruktury i taboru.

Wprowadzanie w życie dyrektywy 2007/59/WE następować ma stopniowo. Do grudnia 2010 r. powstaną rejestry maszynistów i rozpocznie się wydawanie świadectw niektórym ich kategoriom. Do 4 grudnia 2009 r. miały być wprowadzone w państwach członkowskich przepisy wykonujące dyrektywę. Jednocześnie jednak treść samej dyrektywy może ulegać zmianom, gdyż aż do 4 grudnia 2012 r. Europejska Agencja Kolejowa będzie badać celowość nadania licencjom i świadectwom maszynistów formy kart elektronicznych.

Dyrektywy 2007/58 nie stosuje się do maszynistów pracujących na liniach metra, tramwajowych i pozostających poza zintegrowaną siecią.

Jak wspomniano na wstępie, ustawa z 25 czerwca 2009 r. , zmieniająca ustawę z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym służy wprowadzeniu III pakietu kolejowego do prawa polskiego. Nowelizacja ta rozszerzyła obowiązki Prezesa Urzędu Kolejowego o kompetencje wynikające z III pakietu. Prezes UTK obejmuje nadzorem przestrzeganie praw pasażerów w transporcie kolejowym wynikające z rozporządzenia 1371/2007, oraz przejmuje sprawy licencji i świadectw maszynistów wynikające z dyrektywy 2007/59/WE. Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zlecono również funkcję wynikającą z dyrektywy 2007/58/WE – nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych (w tym także – z innych krajów UE) do polskiej infrastruktury kolejowej.

Przepisy przejściowe ustawy z 25 czerwca 2009 r. ustalają tryb wprowadzania zmian w życie oraz – stosownie do upoważnienia zawartego w rozporzą-

dzeniu 1371/2007 - wskazują kategorie przewozów, w stosunku do których rozporządzenie to przejściowo nie ma zastosowania. To przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne oraz niektóre przewozy krajowe (międzywojewódzkie).

Większość przepisów ustawy wchodzi w życie po dwóch tygodniach od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Nr 214 z 16 grudnia 2009 r. (poz. 1658). Widoczne opóźnienie (akt z czerwca jest publikowany w grudniu) jest skutkiem złożenia przez Prezydenta, jeszcze przed podpisaniem ustawy, wniosku o zbadanie zgodności kilku jej przepisów z Konstytucją. 3 grudnia 2009 r. Trybunał rozpatrzył wniosek i nie dopatrzył się naruszeń ustawy zasadniczej (sygn. akt Kp 8/09). W tych okolicznościach Prezydent podpisał nowelę 8 grudnia br., co otworzyło drogę do jej publikacji. To opóźnienie przyniosło m.in. ten skutek, że w okresie pomiędzy wejściem w życie rozporządzenia 1371/2007 a wejściem w życie ustawy nowelizującej wszystkie pociągi pasażerskie w Polsce podlegały przepisom tego rozporządzenia, co pociągnęło za sobą możliwość żądania przez pasażerów odszkodowań za opóźnienia wszystkich tych pociągów.