



Warszawa, dnia 7 kwietnia 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

GABINET MARSZAŁKA SENATU

Przyjęto dn. 8. 04. 11.

nr 1658 podpis *Borusiewicz*

TK-1w-0701-032/11

(dot.: BPS/DSK-043-3392/11 z dnia 10 marca 2011 r.)

p. J. Kościelny
SEKRETARZ
Biuro Prac Senackich
przyjęto dn. 11. 04. 11.
3171 podpis *M*

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie dotyczące połączeń kolejowych złożone przez senatora Jana Dobrzyńskiego podczas 71. posiedzenia Senatu RP w dniu 3 marca 2011 r., przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Przekazane w oświadczeniu informacje dotyczące skali zmian w zakresie połączeń realizowanych przez „PKP Intercity” S.A. wymagają sprostowania. Od 1 marca br. przewoźnik wycofał z rozkładu jazdy 27 pociągów, zaś 20 kursuje w skróconej relacji. Zakres wprowadzanych zmian w kontekście kilku tysięcy pociągów pasażerskich uruchamianych przez różnych przewoźników kolejowych jest marginalny. Niezbędne ograniczenia spowodowane były rozpoczynającymi się remontami infrastruktury oraz koniecznością dostosowania oferty do liczby sprawnych jednostek taboru posiadanych przez „PKP Intercity” S.A. Dzięki starannemu doborowi relacji, w których wprowadzono zmiany, praktycznie żadne istotne połączenie nie zostało zawieszona. Zmniejszono przede wszystkim częstotliwość kursowania pociągów międzywojewódzkich na trasach, gdzie pociągi kursowały dotąd co godzinę.

W związku z zaistniałą w grudniu 2010 r. sytuacją w zakresie nieprawidłowości w przekazywaniu pasażerom informacji o rozkładzie jazdy pociągów, Ministerstwo Infrastruktury podjęło działania na rzecz wyjaśnienia przyczyn zaistniałego stanu. Dokonana analiza wykazała następujące główne przyczyny niewłaściwego informowania pasażerów:

- wprowadzenie przez przewoźników kolejowych wielu istotnych zmian do oferty zaplanowanych połączeń, która obowiązuje od 12 grudnia 2010 r., tuż przed wdrożeniem nowego rozkładu jazdy pociągów;

- niestosowanie się przewoźników do przepisów regulujących kwestie informowania podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych.

Stwierdzono również brak podstaw prawnych do nałożenia kar na podmioty odpowiedzialne za nieterminowe podawanie do publicznej wiadomości rozkładów jazdy pociągów, które zdyscyplinowałyby działania tych podmiotów.

W związku ze zidentyfikowaniem głównych problemów, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, który ma uzupełnić obowiązujące przepisy w taki sposób, aby znacząco poprawić dostępność informacji dla podróżnych. Zmiany te mają obejmować m.in.:

- wzmocnienie kompetencji regulatora rynku kolejowego m.in. w zakresie egzekwowania praw pasażerów;
- ograniczenie możliwości wprowadzania przez przewoźników kolejowych zmian do projektu rozkładu jazdy pociągów na miesiąc przed dniem jego wejścia w życie – w celu umożliwienia przygotowania rzetelnej informacji dla podróżnych;
- wprowadzenie odpowiedzialności za publikowanie informacji na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych przez podmioty nimi zarządzające;
- wprowadzenie kar z tytułu nieterminowego publikowania rozkładów jazdy pociągów dla podmiotów odpowiedzialnych za informowanie pasażerów.

Przedmiotowy projekt ustawy jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych.

Odnosząc się do kwestii powołania przez PKP S.A. nowej spółki, przedstawiam następujące informacje.

Obecnie PKP S.A. zarządza 916 czynnymi dworcami kolejowymi, bardzo zróżnicowanymi pod względem wielkości, pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetyki. Od roku 2001 koszty operacyjne związane z utrzymaniem powierzchni publicznej na dworcach, pokrywane były ze środków PKP S.A. oraz kwot przekazywanych przez przewoźników w ramach umów na obsługę powierzchni ogólnodostępnych. Po roku 2009, kiedy to przewoźnicy ograniczyli liczbę dworców, za które wnoszą opłaty, powstała ogromna luka kosztowa, której wielkość PKP S.A. szacuje na kwotę około 135 milionów złotych. Tyle środków brakuje, by w pełni pokryć koszty utrzymania dworców. Przychody z działalności komercyjnej wystarczają na pokrycie około 20% wszystkich kosztów utrzymania dworców.

Z uwagi na to, że PKP S.A. nie posiada wystarczających możliwości finansowych, które pozwalałyby na samodzielną modernizację pełniących funkcje publiczne dworców,

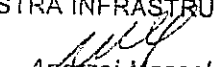
najczęściej mocno zdekapitalizowanych, konieczne staje się dofinansowanie modernizacji dworców ze środków publicznych (budżet państwa, budżet samorządowy, środki unijne).

Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych tylko w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróźnych (tzw. część publiczna, obejmująca m.in. hole kasowe, poczekalnie, dojścia do peronów). Koszty pozostałej części, która jest w stanie wygenerować dochód (tzw. komercyjna, obejmująca m.in. kasy biletowe, centra obsługi klientów, powierzchnie usługowo-handlowe), muszą zostać pokryte z innych źródeł.

W perspektywie do końca 2015 roku, działalność inwestycyjna odnosząca się do części ogólnodostępnej dworców (komunikacyjnej) będzie prowadzona z wykorzystaniem środków finansowych PKP S.A. i pieniędzy publicznych, a w odniesieniu do części komercyjnej – ze środków pochodzących od inwestorów zewnętrznych/prywatnych.

Konieczne jest również utrzymanie dworców na odpowiednim poziomie. Do prowadzenia działalności utrzymaniowej służyć mają środki własne zarządzającego dworcami, pochodzące z opłat za korzystanie z powierzchni komercyjnej oraz z pokrywanej przez przewoźników opłaty dworcowej za obsługę powierzchni ogólnodostępnych dworców. Opłata dworcowa nie będzie miała charakteru podatku.

W końcu 2010 roku zarządzanie 916 czynnymi dworcami zostało przekazane do Oddziału Dworce Kolejowe (w strukturze PKP S.A.). W przypadku wprowadzenia opłaty dworcowej czynne dworce zarządzane będą przez spółkę Dworzec Polski S.A., powstałą w listopadzie ub. r. na bazie istniejącego od 1999 r. podmiotu z Grupy PKP – Konsorcjum Taborowe S.A. Spółka Dworzec Polski S.A. przygotowuje się organizacyjnie do podjęcia zadań statutowych.


z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu