



Warszawa, dnia 4 marca 2009 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Cezary Grabarczyk

TK-2p-0701-15/09

Pan
Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu RP

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 5.03.09.
nr 1166 podpis [signature]

[signature]
Marszałek Senatu RP
wpłynęło dn. 6.03.09.
nr 1470 podpis [signature]

Stanowienie Pana Marszałka,

ustosunkowując się do oświadczenia złożonego przez Senatora, Pana Stanisława Koguta, podczas 26 posiedzenia Senatu RP w dniu 5 lutego 2009 r., w sprawie zmiany dotychczasowej polityki rządu wobec kolejnictwa, skierowanego do Prezesa Rady Ministrów przy piśmie BPS/DSK-043-1335/09 z dnia 11 lutego 2009 r., a przekazanego wg właściwości do Ministra Infrastruktury, uprzejmie informuję, co następuje.

Obecny kształt rynku transportu kolejowego w Polsce jest wynikiem przeobrażeń, jakie rozpoczęły się w końcu lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Reforma kolejnictwa, polegająca na separacji działalności przewozowej od zarządzania infrastrukturą i dopuszczeniu do infrastruktury nowych przewoźników wynikała z konieczności dostosowania prawa krajowego do prawodawstwa wspólnotowego w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. W wyniku wdrożenia przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w 2001 r. rozpoczęła działalność spółka PKP SA, która wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki, a także zobowiązania byłego państwowego przedsiębiorstwa PKP. W tym samym roku z PKP SA wydzielono spółki zależne, tworząc Grupę PKP.

Od początku istnienia Grupy PKP prowadzone były procesy związane z reorganizacją zarządzania, restrukturyzacją zatrudnienia, majątkową i finansową oraz prywatyzacją. Napotykały one na wiele przeszkód natury organizacyjnej i prawnej, co spowodowało, że reforma polskich kolei nie przyniosła oczekiwanych efektów. Do najistotniejszych przyczyn zbyt powolnego tempa zmian w Grupie PKP zaliczyć należy, przede wszystkim, przejęcie przez PKP S.A. całego długu (ponad 7 mld zł) po przedsiębiorstwie państwowym PKP przy jednoczesnych ograniczonych możliwościach uzyskiwania przychodów przez PKP SA. Innymi, ważnymi przyczynami obecnego stanu polskiego kolejnictwa są obciążenia PKP SA związane z restrukturyzacją zatrudnienia w całej Grupie PKP, zaniechanie reformy przewozów pasażerskich, a zwłaszcza przewozów regionalnych, jak również niedostosowanie wielkości i jakości infrastruktury kolejowej do wymogów nowoczesnego transportu kolejowego.

Uprzejmie informuję, że nie zgadzam się ze stanowiskiem wyrażonym przez Senatora, Pana Stanisława Koguta, iż reformy przeprowadzane w kolejnictwie oparte były na kłamstwie. Zmiany jakie zaszły w 2008 r. w Grupie PKP były wynikiem rozwiązań przyjętych, między innymi, w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, w której jednym z najistotniejszych obszarów działań wskazano przeprowadzenie restrukturyzacji spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz jej usamorządowanie. Podkreślić należy, że w tym zakresie polityka obecnego Rządu stanowiła kontynuację kierunku przyjętego przez poprzednie ekipy rządzące.

Uprzejmie informuję, że przy wprowadzaniu zmian w Grupie PKP stosowano zasady dialogu społecznego i w miarę możliwości uwzględniano postulaty oraz żądania zainteresowanych stron. W zawartym w dniu 17 lipca 2008 r. porozumieniu zagwarantowane zostało Ponadzakładowym Organizacjom Związkowym działającym w spółkach Grupy PKP, że przed dokonaniem zmian własnościowych w spółkach Grupy PKP podjęte zostaną negocjacje mające doprowadzić do zawarcia umów społecznych dotyczących zakresu gwarancji pracowniczych. W ramach Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa realizowano działania, których celem było wypracowanie rozwiązań możliwych do zaakceptowania przez wszystkie zainteresowane strony. W związku z realizacją zmian organizacyjnych w niektórych spółkach Grupy PKP, w dniu 30 lipca 2008 r. Związek Pracodawców Kolejowych i Ponadzakładowe Organizacje Związkowe podpisały tzw. „Mały pakt”. Powyższe porozumienia oraz ustalenia zespołu roboczego do spraw majątkowych dawały podstawy do przeprowadzenia procesu alokacji majątku i pracowników spółek Grupy PKP. Podkreślić należy fakt, że w czasie zawierania ww. porozumień prowadzone były niezwykle trudne rozmowy ze Stroną samorządową, która jednoznacznie warunkowała usamorządowienie spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. od spełnienia szeregu postulatów, przede wszystkim, od wskazania i zagwarantowania źródeł finansowania modernizacji starego i zakupu nowego taboru w perspektywie do 2020 r. Rozmowy i uzgodnienia pomiędzy resortem infrastruktury, Zarządem spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. a przedstawicielami samorządów województw w konsekwencji doprowadziły do wypracowania rozwiązań ujętych w treści porozumienia zawartego w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Marszałkami województw a Ministrem Infrastruktury.

W mojej ocenie, przyjęte rozwiązania są korzystne zarówno dla samorządów województw oraz spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., jak i pracowników Spółki. Zagwarantowane zostały bowiem źródła finansowania zakupu, modernizacji i napraw kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2009 – 2020 oraz źródła pokrycia straty operacyjnej i innych kosztów oraz wkładu własnego Spółki do projektów inwestycyjnych realizowanych ze środków POIiŚ. Ponadto, samorządy województw uznały potrzebę prowadzenia przez Zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. rozmów z przedstawicielami pracowników Spółki w celu wynegocjowania Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Jestem przekonany, że prawa pracownicze w usamorządowanej spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. będą zabezpieczone a Pakt Gwarancji Pracowniczych zostanie zawarty. Ponadto uważam, że godząc się na współfinansowanie olbrzymiego programu inwestycyjnego na unowocześnienie taboru służącego wykonywaniu przewozów regionalnych, Rząd stworzył dużą szansę dla rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w regionach, a tym samym stworzył warunki dla utrzymania miejsc pracy dla załogi spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Cezary Grabarczyk
MINISTER INFRASTRUKTURY

Cezary Grabarczyk