



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2ag-0701- 46 /09

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2009 r.

SP. J. Kowalczyk
SEKRETARIA
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 30.04.2009
nr 2888 podpis: [Podpis]

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 29.04.09.
nr 2495 podpis: [Podpis]

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie Pana Senatora Bohdana Paszkowskiego, przesłane przy piśmie BPS/DSK-043-1486/09 z dnia 25 marca 2009r., złożone podczas 29. posiedzenia Senatu RP w dniu 19 marca 2009r. w sprawie zaprzestania przez PKP Cargo S.A. udzielania zleceń na naprawy taboru kolejowego zakładom naprawczym taboru kolejowego, przedstawienia dotychczasowych efektów działań restrukturyzacyjnych dotyczących kolei oraz zamiarów Rządu w tym zakresie, uprzejmie informuję, co następuje.

Liczba napraw i modernizacji wagonów zleczanych do wykonania przez PKP Cargo S.A. uzależniona jest od wielkości realizowanych przez Spółkę przewozów i zapotrzebowania klientów na określone typy wagonów.

Ze względu na obecną sytuację gospodarczą nastąpił spadek przewozu towarów, w szczególności transportem kolejowym, wykonywany także przez PKP Cargo S.A. Spowodowało to znaczne pogorszenie sytuacji ekonomicznej Spółki. W Spółce przygotowany został program naprawczy, w którym przyjęto szereg działań ograniczających koszty funkcjonowania, w tym koszty związane z remontami wagonów w systemie zleczonym.

Z informacji Zarządu PKP Cargo S.A. wynika, iż Spółka w swym planie na 2009r. przewiduje maksymalne wykorzystanie możliwości techniczno-organizacyjnych do realizacji zadań utrzymania taboru we własnych jednostkach organizacyjnych. Nie przesądza to jednak o całkowitym odejściu od zlecania napraw firmom zewnętrznym. Jak wynika z uzyskanych od Zarządu PKP Cargo S.A. informacji, w 2009r. planowane jest zlecenie części zadań z zakresu inwestycji w obszarze lokomotyw podmiotom zewnętrznym. Także część prac, których Spółka nie jest w stanie sama wykonać ze względu na konieczność posiadania specjalistycznego wyposażenia zaplecza, będzie mogła być nadal zleczana podmiotom zewnętrznym.

PKP CARGO S.A. będąc spółką prawa handlowego, działa jako samodzielny podmiot gospodarczy i wszelkie decyzje w zakresie bieżącego nią zarządzania, w tym również prowadzenia polityki zamówień na modernizację i naprawy wagonów kolejowych, leżą w kompetencjach Zarządu tej Spółki. Kwestia zwiększenia liczby napraw taboru kolejowego przez przewoźników kolejowych w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego S.A. w Łapach nie znajduje się w kompetencjach organów administracji państwowej.

Odnośnie dotychczasowych działań restrukturyzacyjnych dotyczących transportu kolejowego, uprzejmie informuję że realizowane są cele zawarte w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”. Na jej podstawie oraz na podstawie ustawy z dnia 25 kwietnia 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U. Nr 97, poz.624) w roku ubiegłym dokonane zostało oddłużenie i usamorządowienie pasażerskich regionalnych przewozów kolejowych poprzez objęcie przez samorządy województw udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

W zawartym Porozumieniu między Ministrem Infrastruktury a Marszałkami Województw zagwarantowano, że samorządy będą dysponowały znacznymi środkami na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, które w perspektywie kilku lat przyczynią się do rozwoju spółki. Ponadto, od 2010r. dodatkowym źródłem finansowania kolejowych przewozów regionalnych będą większe udziały samorządów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych (CIT) z 14,0% do 14,75%.

W marcu 2009r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym. Projekt ten jest obecnie procedowany w Sejmie RP.

Innym obszarem działania Rządu, wskazanym w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, jest rozwój kolei dużych prędkości. W dniu 19 grudnia 2008r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Zatwierdzony dokument stanowi podstawę dla PKP PLK S.A. do ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy Studium Wykonalności budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości.

Dokonane zostały także zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym umożliwiające szybsze i sprawniejsze prowadzenie inwestycji na liniach kolejowych. Nowelizacja tej ustawy weszła w życie 22 stycznia 2009r.

Głównymi priorytetami w zakresie transportu kolejowego w najbliższym czasie będą działania ukierunkowane między innymi na ostateczne wyposażenie spółek Grupy PKP w majątek niezbędny do prowadzenia podstawowej działalności oraz spłatę zadłużenia PKP wynikającego z wcześniejszych zobowiązań kredytowych wykorzystanych na restrukturyzację spółki.

Z poważaniem
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu