



Warszawa, dnia *19* maja 2010 r.

**SZEF
KANCELARII SEJMU**

*Panie i Panowie
Posłowie na Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej*

Z upoważnienia Marszałka Sejmu przekazuję uzupełniającą odpowiedź Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusza Engelhardta odnoszącą się do pytań zadanych przez posłów w trakcie dyskusji nad informacją bieżącą w sprawie *sytuacji w PKP PLK, PKP InterCity i postępującej zapaści finansowej w polskim kolejnictwie w związku z gwałtownym wzrostem deficytu w Przewozach Regionalnych sp. z o.o., grożącym poważnymi zakłóceniami w dowozie ludzi do pracy*, przedstawioną podczas 66. posiedzenia Sejmu w dniu 6 maja 2010 r.

Lech Czapla
P.O. Lech Czapla



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-1p-0701-7/2010

Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pytania w sprawach bieżących zadane przez posła Zdzisławę Janowską podczas 66. Posiedzenia Sejmu w dniu 6 maja br., przedstawiam następujące informacje.

Obecna sytuacja przewoźników kolejowych (zarówno PKP Intercity S.A., jak i Przewozy Regionalne sp. z o.o.) oraz zarządcy infrastruktury wynika, w ocenie resortu infrastruktury, z kryzysowej koniunktury w kraju, a także braku wystarczających środków w systemie dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych i międzywojewódzkich.

W roku 2009 nastąpił spadek ilości przewiezionych pasażerów, w stosunku do 2008 r., o około 10 mln osób. Na ten spadek, przewoźnicy kolejowi powinni zareagować zmniejszeniem podaży (odwołaniem pociągów, skróceniem składów lub ich tras). Tymczasem, spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. uruchomiła w ciągu roku ponad 100 nowych pociągów, przyczyniając się do powstania klasycznego zjawiska rozwarcia nożyc pomiędzy popytem, a podażą. W efekcie, pomimo odwołania części pociągów przez PKP Intercity S.A., obaj przewoźnicy ponieśli straty. To zaś przełożyło się na nieregulowanie ich zobowiązań względem zarządcy infrastruktury. W tym zakresie, rok 2010 jest w zasadzie kontynuacją roku poprzedniego. Z uwagi na fakt, iż Minister Infrastruktury nie dysponuje większymi środkami na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, rozkład jazdy PKP Intercity S.A. będzie musiał podlegać w dalszej części roku kolejnym ograniczeniom. Nie są natomiast przewidywane tego typu ograniczenia w realizacji umowy zawartej ze spółką Przewozy Regionalne sp. z o.o. na świadczenie usług publicznych w przewozach międzynarodowych.

Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji administracyjnego uregulowania rynku kolejowego transportu pasażerskiego. Nie może zatem dokonywać arbitralnego podziału tego segmentu gospodarki. Może na niego oddziaływać jedynie za pośrednictwem narzędzi legislacyjnych i do pewnego stopnia również finansowych. Dostępne środki finansowe nie są jednak wystarczające do podtrzymywania sytuacji, w której następuje konkurencja dwóch przewoźników kolejowych, których działalność w dużej pozostaje finansowana ze środków publicznych. Ponadto, nadmierna ingerencja ze strony organu administracji publicznej

stwarza zagrożenie przeregulowania zachowań uczestników rynku. Z tego powodu, przewoźnicy pasażerscy powinni podjąć zdecydowane działania, do których zresztą już są zobligowani na mocy art. 30 ust. 2a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, mające na celu wzajemne skoordynowanie pociągów przed złożeniem do zarządcy wniosków o przydzielenie im tras pociągów, uwzględniając przy tym potrzeby podróżnych.

Natomiast zasady spłaty zobowiązań (oraz ich harmonogram) wobec zarządcy infrastruktury powinny zostać uregulowane w porozumieniu zawartym przez strony sporu, przy czym należy podkreślić, że spółka PKP PLK S.A. pozostaje otwarta na wszelkiego rodzaju negocjacje.

Niezależnie od powyższego, uprzejmie informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury opracowany został projekt *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, który w zakresie polityki kształtowania rynku przewiduje oparcie dostępu do rynku publicznego transportu zbiorowego na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistnione zostanie poprzez wprowadzenie m.in. takich instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, które umożliwiając dostęp do niego nowym przewoźnikom, jednocześnie będą skutecznie przeciwdziałać wszelkim działaniom zagrażającym realizacji zawartego kontraktu publicznego. W Ministerstwie Infrastruktury opracowany został również projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przyjęty przez Radę Ministrów 2 lutego br., który określa regulacje prawne dla omawianych rozwiązań.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu