



**SZEF  
KANCELARII SEJMU**

Warszawa, dnia 9 czerwca 2010 r.

*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

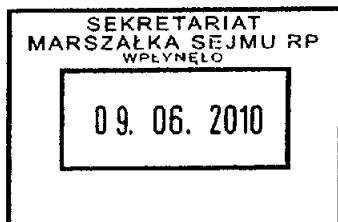
*[Handwritten mark]*



Warszawa, dnia 8 czerwca 2010 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-1w-0701-031/10



**Pan**  
**Bronisław Komorowski**  
**Marszałek Sejmu RP**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na pytania zadane przez posłów podczas 66. posiedzenia Sejmu w dniu 6 maja 2010 r. po przedstawieniu informacji bieżącej nt. sytuacji w PKP PLK S.A., PKP InterCity S.A. 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, przedstawiam uzupełnienie informacji, które zostały przekazane w odpowiedziach udzielonych bezpośrednio.

**Pytania Posel Elżbiety Pierchały**

Jedną z podstaw funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich jest zapewnienie właściwego finansowania przewoźników. W przypadku spółek PKP Intercity i Przewozy Regionalne przyczyny złej kondycji finansowej są odmienne. Przewozy Regionalne mają nie rozwiązane problemy z zadłużeniem z lat ubiegłych, natomiast PKP Intercity przygotowała ofertę zbyt dużą w stosunku do możliwości jej sfinansowania z budżetu państwa. Z uwagi na różne przyczyny powstałego zadłużenia wobec zarządcy infrastruktury również i rozwiązania muszą się różnić. W przypadku Przewozów Regionalnych zadłużenie wynika m.in. z niepełnego dofinansowania przewozów regionalnych przez samorządy województw, dlatego właściciel musi podjąć kroki na rzecz oddłużenia Spółki. W przypadku PKP Intercity niezbędne jest ograniczenie oferty, czego wyrazem są wprowadzone z dniem 1 czerwca 2010 r. zmiany w rozkładzie jazdy pociągów. Sytuacja wymaga dalszego monitorowania aby określić, czy podjęte w obu przypadkach działania są wystarczające.

Jednocześnie zauważyć należy, że funkcjonują już mechanizmy obniżające stawki dostępu do infrastruktury. Z budżetu państwa oraz z Funduszu Kolejowego przekazywane są środki na pokrycie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej. Zarządca infrastruktury kalkulując stawki opłat obniża wielkości kosztów o otrzymywanie środków. Dzięki temu stawki dostępu do torów są niższe, niż gdyby nie było pomocy Rządu w tym zakresie.

**Pytania Posła Wiesława Szczepańskiego**

W zakresie połączeń międzywojewódzkich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. dotychczas wypłacono ponad 50% środków przeznaczonych na ten cel w budżecie państwa. Odnośnie połączeń InterRegio poważne wątpliwości budzi możliwość uruchamiania tych

pociągów z zyskiem. Przy tak niskiej cenie za bilety, biorąc pod uwagę dostępne dane dotyczące kosztów uruchamiania pociągów pasażerskich nie wydaje się możliwe uruchamianie przedmiotowych połączeń bez straty. Ministerstwo Infrastruktury nie posiada jednak danych, które potwierdzałyby którąkolwiek z tez dotyczących rentowności połączeń InterRegio. Kwestia ta wymaga jak najszybszego wyjaśnienia i od niej zależeć będą dalsze działania Ministerstwa Infrastruktury odnośnie połączeń objętych dofinansowaniem.

Zarządca infrastruktury ma obowiązek stosowania obniżki cen za dostęp do torów w przypadku wprowadzenia długotrwałych, trwających ponad 3 miesiące ograniczeń prędkości pociągów. Wynika to z §6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), gdyż stawka dla danej kategorii linii kolejowej zależy m.in. od dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, za które przyjmuje się obowiązujące ponad 3 miesiące.

Podstawą dla ograniczenia przez zarządcę infrastruktury oferty przewozowej przewoźników jest umowa zawierana pomiędzy PKP PLK S.A. a danym przewoźnikiem o korzystanie z przydzielonych tras pociągów.

### **Pytania Posła Janusza Piechocińskiego**

PKP PLK S.A. na bieżąco informowała Ministerstwo Infrastruktury o zaległościach płatniczych przewoźników kolejowych i podejmowanych w związku z tym działaniach. W związku z oświadczeniem Zarządu PKP PLK S.A. o rozwiązaniu umowy z „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., co groziło zawieszeniem kursowania ponad 3 tys. pociągów, w dniu 1 kwietnia 2010 r. w Ministerstwie Infrastruktury zorganizowane zostało spotkanie z zainteresowanymi stronami, na którym ustalono plan dalszych działań dążących do utrzymania kursowania połączeń kolejowych. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. wywiązała się z części podjętych zobowiązań, dzięki czemu możliwe było odstąpienie od wypowiedzenia umowy przez zarządcę infrastruktury. Nadal jednak pozostały przesłanki do ograniczenia dostępu do usług, z uwagi na nieuregulowanie opłat za okres co najmniej dwóch miesięcy. Mając na uwadze, że wykaz pociągów wytypowanych do odwołania z dniem 4 maja 2010 r. został ograniczony wyłącznie do połączeń komercyjnych, które miały alternatywę w połączeniach stanowiących usługę publiczną, Ministerstwo Infrastruktury nie widziało podstaw do interwencji w przedmiotowej sprawie.

Sieć połączeń stanowiących usługi publiczne wymaga właściwego finansowania i zabezpieczenia jej funkcjonowania ze strony organów państwa. Sieć połączeń komercyjnych jest elementem swobodnej działalności gospodarczej, wykonywanej w ramach strategii danego przewoźnika, i ingerencja państwa w takie połączenia nie powinna mieć miejsca.

Odpowiedzialność za brak informacji o wprowadzeniu ograniczeń w kursowaniu pociągów spoczywa wyłącznie na przewoźniku kolejowym. Zaistniałą sytuację powinni ocenić pasażerowie, czy należy korzystać z usług przewoźnika, który pomimo iż wie, że pociągi nie będą kursować, informacji takiej nie podaje.

W 2009 roku nastąpił spadek przewozu pasażerów koleją o ponad 10%. Tendencja ta w 2010 roku utrzymuje się, co przekłada się na spadek wpływów z biletów. Jednocześnie rosną koszty wykonywania usług przewozowych. Należy pamiętać, iż dotacja budżetowa przeznaczona na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych pozostaje na niezmiennym od 2007 r. poziomie (240 mln zł). Przy stałej dotacji, spadku

przychodów i wzroście kosztów ograniczanie oferty objętej dofinansowaniem jest niezbędne. Jeżeli chcemy utrzymać ofertę połączeń dofinansowanych z budżetu państwa na określonym poziomie, dofinansowanie powinno systematycznie rosnąć. Biorąc pod uwagę stały wzrost głównych kosztów wykonywania przewozów, tj. kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej i kosztu energii trakcyjnej, podjęcie takich działań wydaje się niezbędne. Mechanizmy mające zapewnić obniżenie stawek dostępu do infrastruktury w rzeczywistości jedynie hamują tempo ich wzrostu, nie powodując ich obniżania. W tej sytuacji, wobec utrzymania dotychczasowej wysokości dotacji do przewozów międzywojewódzkich konieczne jest dalsze ograniczanie oferty objętej dofinansowaniem. Ministerstwo Infrastruktury wyraża nadzieję, że zmiany wprowadzone z dniem 1 czerwca 2010 r. będą wystarczające, jednak kwestia ta zależy w głównej mierze od dalszych tendencji na rynku przewozów pasażerskich.

Jednocześnie wyjaśniam, że dofinansowanie do realizowanych przez „PKP Intercity” S.A. przewozów przekazywane jest na podstawie umowy określającej m.in. zasady ustalania wysokości kosztów i przychodów. Wyплаты realizowane są po przedstawieniu przez przewoźnika rozliczenia z faktycznie poniesionych kosztów i rzeczywiście osiągniętych przychodów za dany miesiąc.

### **Pytania Posel Moniki Wielichowskiej**

Współpraca pomiędzy przewoźnikami nadal nie przebiega zgodnie z oczekiwaniami. Dalsze, szczegółowe regulacje w tym zakresie wprowadzić ma ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt ustawy przewiduje wskazanie organu odpowiedzialnego za organizację kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

W 2009 r. „PKP Intercity” S.A. znacząco przekroczyła pierwotnie zaplanowany deficyt w zakresie przewozów międzywojewódzkich. Jednakże w związku z oszczędnościami w dotacji przedmiotowej z tytułu ulg ustawowych wygospodarowano środki na pokrycie nieprzewidzianych strat. Niestety doświadczenia 2009 roku nie przełożyły się na planowanie przez „PKP Intercity” S.A. oferty w 2010 r., skutkiem czego sytuacja finansowa Spółki ponownie jest niezadowolająca. Konieczne było podjęcie działań, które zapewnią poprawę kondycji finansowej teraz i w przyszłości, w tym dostosowanie oferty połączeń do możliwości jej finansowania z budżetu państwa.

Konflikty pomiędzy Grupą PKP a spółką Przewozy Regionalne mają swoje podłoże w zaległościach z płatnościami przewoźnika na rzecz spółek należących do Grupy. Rozwiązywanie problemów należy więc identyfikować z uregulowaniem sytuacji finansowej spółki. To zaś działanie nie leży w kompetencji rządu, lecz samorządów województw, które stały się jej właścicielem.

Rząd konsekwentnie realizuje postanowienia porozumienia zawartego z samorządami w grudniu 2008 r. Nie przewiduje się zmian w zakresie zobowiązań podjętych przez stronę rządową. W przypadku przeszkód prawnych podejmowane są działania w celu jak najszybszego ich wyeliminowania, co miało miejsce w odniesieniu do majątku przewidzianego do przekazania do spółki „Przewozy Regionalne” z PKP S.A.

### **Pytania Posel Renaty Zaremby**

Spółka „Przewozy Regionalne” została powiadomiona przez PKP PLK S.A. o konieczności ograniczenia oferty w dniu 7 kwietnia 2010 r. Informację taką „PKP Intercity” S.A. otrzymała w dniu 21 kwietnia 2010 r. Następnie z obydwoma przewoźnikami zarządca infrastruktury

prowadził intensywną korespondencję odnośnie warunków i zakresu ograniczeń. Uogólniając, „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. nie przedstawiła wnioskowanego wykazu pociągów do odwołania, dlatego zarządca infrastruktury sam wytypował połączenia, które z dniem 4 maja 2010 r. zostały zawieszono. W przypadku „PKP Intercity” S.A. przewoźnik wytypował pociągi do wprowadzenia ograniczeń.

Kwestia rozstrzygnięcia konfliktu leżała wyłącznie po stronie przewoźników, i przewoźnicy sprostali temu zadaniu.

Trudno w chwili obecnej stwierdzić, czy wszystkie infrastrukturalne inwestycje kolejowe znajdujące się na liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zostaną zrealizowane zgodnie z tą listą. Na bieżąco monitorowane są inwestycje i postęp prac przygotowawczych do nich. Może zaistnieć sytuacja, w której trzeba będzie zmniejszyć liczbę zadań inwestycyjnych, tak aby zapewnić ich finansowanie oraz zagwarantować terminowość ich realizacji (do końca 2015 roku).

W Ministerstwie Infrastruktury obecnie trwają prace nad zmianą przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, odnoszącego się do zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Inwestycje na przedmiotowych liniach stanowią większość projektów infrastrukturalnych, na które przeznaczane są środki unijne. Zmiany pozwolą na uproszczenie oraz przyspieszenie prac związanych z przygotowaniem kluczowych inwestycji kolejowych. Przyspieszenie rozwoju sieci kolejowej jest warunkiem nadrobienia zaległości w tym zakresie, występujących między Polską a większością krajów europejskich oraz podstawą do długotrwałego rozwoju kraju. Ponadto konieczność uproszczenia procedur, których konsekwencją będzie przyspieszenie procesu przygotowania inwestycji kolejowych, związana jest również z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Przyspieszenie procesu przygotowania inwestycji jest również ściśle związane z planami realizacji inwestycji kolejowych, objętych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko.

W opracowaniu są również zmiany do ustawy o Funduszu Kolejowym, które pozwolą na rozwiązanie problemu finansowania i prefinansowania inwestycji w sektorze kolejowym. Wszystkie te działania mają służyć realizacji w pełni zaplanowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zadań inwestycyjnych.

### **Pytania Posła Wojciecha Żukowskiego**

Dotacja budżetowa przeznaczona na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych pozostaje na niezmiennym od 2007 r. poziomie (240 mln zł). Przy systematycznym wzroście kosztów wykonywania przewozów i jednoczesnym spadku przewozów skutkującym zmniejszeniem przychodów oczywiste jest, że dla zapewnienia stałej oferty niezbędne jest systematyczne zwiększanie dofinansowania. Wobec stałej kwoty dotacji oferta objęta dofinansowaniem wymaga dalszego ograniczania. Pomimo podejmowanych przez „PKP Intercity” S.A. działań na rzecz ograniczenia połączeń na nieelektryfikowanych liniach kolejowych takich jak do Zamościa czy Suwałk, Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad rozwiązaniami, które pozwolą na wypełnienie powstałej luki w zakresie usług publicznych.

Jednocześnie wyjaśniam, że dotychczas z 240 mln zł przewidzianych w budżecie państwa na dofinansowanie przewozów pasażerskich przewoźnikom przekazano już około 50% tej

kwoty. Kolejne wnioski o wypłaty są w trakcie weryfikacji. Niemniej problemem Spółki PKP Intercity było przygotowanie zbyt dużej oferty, na której finansowanie nie stać budżetu państwa. Dlatego z dniem 1 czerwca 2010 r. wprowadzono ograniczenia w ofercie, a dalsze działania, w szczególności na rzecz zmniejszenia kosztów Spółki, są w trakcie przygotowywania.

### **Pytania Posel Marii Nowak**

Działania Rządu wobec spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. wynikają z przyjętej w dniu 17 kwietnia 2007 r. przez Radę Ministrów „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”. Od dnia 22 grudnia 2008 r. spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. (PR) znajduje się w wyłącznej gestii samorządów województw, które jako udziałowcy Spółki, mają decydujący wpływ na jej funkcjonowanie. Wyrazem zainteresowania Rządu przewozami regionalnymi, było przyjęcie uchwały z dnia 2 grudnia 2008 r. Rady Ministrów w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zawarcie przez Ministra Infrastruktury z Marszałkami województw w dniu 9 grudnia 2008 r. porozumienia dotyczącego finansowania regionalnych kolejowych przewozów osób, w których zagwarantowano samorządom województw środki finansowe na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2009 – 2020 oraz wskazano sposób pokrycia straty bilansowej Spółki z lat ubiegłych.

Minister Infrastruktury podpisał ze spółką Przewozy Regionalne sp. z o.o. umowę ramową o świadczenie usług publicznych w międzynarodowych przewozach kolejowych na lata 2006 – 2013. Usługi te mają charakter deficytowy i wymagają dofinansowania. Zasady wypłacania przewoźnikowi środków finansowych reguluje podpisywana na każdy rok umowa roczna. Aby otrzymać przedmiotowe środki przewoźnik musi wystąpić do Ministerstwa Infrastruktury o ich wypłacenie przedstawiając rozliczenie dotyczące poniesionych kosztów i przychodów za dany miesiąc i raport z punktualności kursowania pociągów.

W okresie od 9 lutego 2006 r. do 31 grudnia 2008 r. Spółka wykonywała przewozy międzywojewódzkie na podstawie zawartej z Ministrem Infrastruktury Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych. Podpisując umowę przewoźnik miał zagwarantowaną dotację na całkowite pokrycie szacowanego deficytu, z zastrzeżeniem iż wysokość dotacji jest ograniczona do limitu wynikającego z ustawy budżetowej przyjętej na dany rok budżetowy. W trakcie realizacji zadania (wykonywania rozkładu jazdy pociągów objętego umową o dofinansowanie) przewoźnik otrzymywał środki finansowe na podstawie przekazywanych rozliczeń wynikających z rzeczywiście poniesionych kosztów i faktycznie uzyskanych przychodów z realizacji zadania.

Jednocześnie, uprzejmie informuje, że zgodnie z ustawą z dnia 25 kwietnia 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, spółce Przewozy Regionalne sp. z o.o. zrekompensovano 2 160 mln zł strat poniesionych w związku z wykonywaniem przez nią przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od 1 października 2001 r. do 30 kwietnia 2004 r.

Główną działalnością spółki PR jest realizowanie na podstawie umów z samorządami województw regionalnych kolejowych przewozów osób. Ponadto, Spółka realizuje połączenia międzynarodowe w zakresie przewozów przygranicznych oraz połączenia międzywojewódzkie pod nazwą handlową InterRegio. Część pociągów *InterRegio* objęta jest

umowami z samorządami województw, część natomiast realizowana jest wyłącznie na zasadach komercyjnych. Spółki: PR i PKP Intercity S.A. (IC) prowadzą działalność konkurencyjną wyłącznie w segmencie przewozów międzywojewódzkich.

Uprzejmie informuję, że spółki PR i IC są samodzielnymi podmiotami prawa handlowego a wszelkie decyzje w zakresie bieżącego nimi zarządzania, pozostają w kompetencjach ich organów statutowych. Podlegając regułom wolnego rynku, spółki zmuszone są do realizacji zadań, które umożliwią im rozwój konkurencyjny. Dofinansowanie przewozów pasażerskich w ramach usług publicznych z budżetu państwa jest na określonym poziomie i przewoźnicy dążąc do zbilansowania wyników swojej działalności samodzielnie decydują o prowadzonej polityce taryfowej.

Odnosząc się do przyczyn obecnej sytuacji w kolejowych przewozach pasażerskich, uprzejmie informuję, że podmioty funkcjonujące na rynku kolejowym, świadczą wzajemne usługi. Sytuacja finansowa poszczególnych podmiotów uzależniona jest nie tylko od wyników ich własnej działalności ale w znacznej mierze uzależniona jest od kondycji finansowej innych podmiotów.

Konflikty do jakich dochodzi pomiędzy spółkami Grupy PKP a spółką PR dotyczą wzajemnych zobowiązań i należności podmiotów, które kooperują ze sobą. Minister Infrastruktury może oddziaływać na rynek kolejowych przewozów pasażerskich 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 mierze jest finansowana ze środków publicznych. Przewoźnicy pasażerscy na mocy art. 30 ust. 2a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, są zobligowani do wzajemnego skoordynowania pociągów przed złożeniem do zarządcy wniosków o przydzielenie im tras pociągów, uwzględniając przy tym potrzeby podróźnych.

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
  
Juliusz Engelhardt  
Podsekretarz Stanu