



Warszawa, dnia 16 lutego 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TI- 3as- 0701 - / 2011

**Pan**

**Bogdan Borusewicz**

Marszałek Senatu RP

*szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie Senatora Stanisława Koguta, złożone podczas 68 posiedzenia Senatu RP w dniu 12 stycznia 2011 r., adresowane do Prezesa Rady Ministrów, a dotyczące realnych działań rządu zmierzających do poprawy funkcjonowania polskich kolei, poniżej przedstawiam stanowisko w przedmiotowej kwestii.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, iż aktualna polityka Rządu, w zakresie odnoszącym się do sektora kolejowego, prowadzona jest przede wszystkim w oparciu o:

- przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.),
- długofalowe działania zawarte w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” z dnia 17 kwietnia 2007 r., zmienionej przez Radę Ministrów w dniu 19 lutego 2008 r.,
- jak również w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 r. „Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”.

Należy podkreślić, że działania podejmowane przez Ministra Infrastruktury w zakresie sektora kolejowego skupiają się na rozwiązaniach systemowych dających podstawy do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju kolei w Polsce. Do najważniejszych rozwiązań w tym zakresie zaliczyć należy przede wszystkim:

- określenie źródeł finansowania infrastruktury kolejowej w odniesieniu do utrzymania, remontów i inwestycji oraz na zapewnieniu środków finansowych,
- wprowadzenie regulacji prawnych usprawniających przygotowanie inwestycji dotyczących linii kolejowych, w odniesieniu do wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej,
- zapewnienie od 2010 r. finansowania w ramach środków budżetowych i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) modernizacji dworów kolejowych,
- zapewnienie, w ramach środków pochodzących z Funduszu Kolejowego, budżetu państwa i POIiŚ, finansowania odnowy taboru kolejowego,

- przygotowanie, oczekiwanego przez samorzady wszystkich szczebli, projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ze szczególnym zainteresowaniem Rząd RP stara się stworzyć korzystne warunki, zarówno prawne jak i finansowe, które skierowane są na przygotowanie inwestycji kolejowych. Jest to związane z finałowym turniejem Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, a także z planami realizacji inwestycji kolejowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W chwili obecnej (biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia narodowego zarządcy linii kolejowych w Polsce - PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.) istnieje konieczność uproszczenia procedur lokalizacyjnych linii kolejowych.

Mając powyższe na uwadze, w Ministerstwie Infrastruktury opracowywany jest projekt nowelizacji ustawy o transporcie kolejowych. Zmiany w nim zawarte mają na celu uproszczenie procedur administracyjnych i jednocześnie zwiększenie efektywności oraz przyspieszenie procesu inwestycyjnego w sektorze kolejowym. Dodatkowo, rozszerzenie zakresu obowiązującej „specregulacji” na inwestycje dotyczące linii kolejowych, nie ujętych w wykazie linii o państwowym znaczeniu, wpłynie znacząco na rozwój pozostałej infrastruktury kolejowej, istotnej z punktu widzenia krajowego systemu transportowego, będącej często w złym stanie technicznym.

Kierunki polityki transportowej Rządu RP, realizowanej przez Ministra Infrastruktury, mają na celu zachowanie znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce. Aby ww. cel mógł zostać osiągnięty nadrzędnie musi być traktowana kwestia stworzenia warunków dla szybkiej absorpcji środków UE, m.in. przez zapewnienie dla projektów kolejowych możliwie największych wskaźników współfinansowania unijnego.

Warunki te powinny uwzględniać tak istotne problemy jak:

- realność uzyskania celów nakreślonych w POIiŚ dla osi priorytetowej, co może być istotne na etapie rozliczeń ostatecznych z realizacją Programu, skutków dla RP w przypadku nieosiągnięcia zakładanych celów,
- faktyczne możliwości finansowe i wykonawcze po stronie beneficjentów, jak również uwarunkowania dotyczące finansowania po stronie budżetu państwa,
- możliwości i potrzeby wynikające z sytuacji eksploatacyjnej samej kolei.

Jak wynika z obliczeń posiadanych przez resort infrastruktury na realizację proponowanej listy zadań w ramach POIiŚ należy pozyskać dodatkowe środki na sfinansowanie wydatków niekwalifikowanych. Zachodzi konieczność pozyskania kredytu (kredytów) EBI w wysokości ok. 800 mln EUR, który byłby uruchamiany w transzach w latach 2011-2015 (zgodnie z wstępnymi konsultacjami z EBI instrument taki mógłby być przyznany na okres 30 lat z karencją spłaty rat kapitałowych na 10 lat).

Kredytobiorcą, w tym przypadku, będzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., natomiast całość kosztów związanych z obsługą kredytu, (zgodnie z projektowanymi zmianami przygotowywanymi przez resort infrastruktury - *projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o poręczeniach oraz gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne*) winna być odnoszona w bieżące oraz przyszłe wpływy Funduszu Kolejowego. Tylko taka konstrukcja prawna pozwoli PKP PLK S.A. na zaciągnięcie zobowiązań kredytowych, w celu zbilansowania inwestycji, realizowanych w ramach POIiŚ.

Istotą zmian zaproponowanych w ww. nowelizacji jest:

- dostosowanie przepisów ustawy o Funduszu Kolejowym do przepisów nowej ustawy o finansach publicznych z dnia 27 sierpnia 2009 r., poprzez wskazanie, iż podstawą wydatkowania środków na inwestycje będzie plan wieloletni, o którym mowa w art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- skierowanie środków Funduszu na spłatę ww. kredytu lub wykup obligacji.

Zdaniem resortu infrastruktury, przedmiotowe zmiany wpłyną na przyspieszenie procesu wydatkowania środków unijnych.

Poza tym, obecnie Ministerstwo Infrastruktury prowadzi prace mające na celu zapewnienie finansowania infrastruktury kolejowej ze źródeł publicznych w okresie wieloletnim. Będzie to możliwe w oparciu o dwa dokumenty:

- wieloletni program inwestycji,
- wieloletni program utrzymania infrastruktury kolejowej w postaci kontraktu między rządem i PLK S.A.

Zakłada się, że rozgraniczenie kwestii finansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową i jej utrzymania pozwoli na zapewnienie przejrzystości w zakresie wydatkowania środków publicznych na te cele. Umożliwi też właściwe rozplanowanie i wzajemne powiązanie poszczególnych zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych. Przewidujemy, że prace nad ww. dokumentami zostaną sfinalizowane w 2011 r.

Ponadto, w nawiązaniu do złożonych przez Pana Senatora, od początku obecnej kadencji parlamentu, oświadczeń, pragnę nadmienić, iż realizując „Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013” przeprowadzono proces restrukturyzacji i usamorządowienia przewozów regionalnych, i dokonano przekazania na rzecz samorządów województw udziałów spółki Przewozy Regionalne Sp. z o. o.

Aby umożliwić temu podmiotowi dalsze funkcjonowanie i odpowiedni rozwój, wprowadzono szereg instrumentów wpływających na poprawę jej sytuacji. Na podstawie przepisów 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) oraz „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, Spółce wypłacono pełną rekompensatę strat poniesionych w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r., w wysokości 2,16 mld zł. Poza tym, dnia 2 grudnia 2008 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, na podstawie której Minister Infrastruktury w dniu 9 grudnia 2008 r. zawarł z Marszałkami Województw Porozumienie dotyczące finansowania regionalnych kolejowych przewozów osób. W ww. uchwale i Porozumieniu 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. Dodatkowo:

- od dnia 1 stycznia 2010 r., o 0,75% zwiększono udział samorządów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych,
- aportowano do spółki majątek obejmujący m.in. zaplecza techniczne do obsługi taboru o łącznej wartości 270,06 mln zł,