

ul. Szczęśliwicka 62
 00-973 Warszawa
 tel.: +48 22 47 49 101
 fax: +48 22 47 49 102
 email: biuro.zarządu@pkp.pl
 www.pkp.pl

26 / KNN3b – 610 - 30 /10

Warszawa, dnia 13.04.2010 r.

Pan
Jan Wyrowiński
Przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej
Senat Rzeczypospolitej Polskiej
W a r s z a w a

W nawiązaniu do Stanowiska Komisji Gospodarki Narodowej Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 marca 2010 r., w sprawie kolejowych przewozów regionalnych na obszarze Polski, nadesłanego przy piśmie Pana Przewodniczącego nr BPS/KGN-042/13/10 z dnia 15 marca 2010 r., Zarząd PKP S.A. uprzejmie informuje, że z głęboką troską odnosi się do przedstawionej problematyki i w miarę możliwości wynikających z zakresu działalności statutowej PKP S.A. jak i jej roli w Grupie PKP podejmuje szereg działań zmierzających do poprawy zaistniałej sytuacji.

Odnosząc się do poszczególnych kwestii zawartych w stanowisku Komisji, Zarząd PKP S.A. przedstawia następujące stanowisko:

Ad. pkt 1 i 2

W Porozumieniu zawartym w dniu 9 grudnia 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a przedstawicielami 16 województw przyjęto, że pokrycie straty bilansowej spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z lat ubiegłych, w kwocie 1 188 mln zł, nastąpi poprzez:

- a) podwyższenie kapitału zakładowego w wyniku wniesienia do PKP PR aportem zaleczy technicznych do obsługi taboru oraz innych nieruchomości,
- b) wniesienie aportem do PKP PR taboru zakupionego ze środków budżetu państwa, o których mowa w tym Porozumieniu.

Mając powyższe na uwadze oraz kontynuując proces wyposażania Spółki Przewozy Regionalne w nieruchomości niezbędne do wykonywania zadań statutowych PKP S.A. podjęta w porozumieniu ze Spółką działania zmierzające do przygotowania do stanu zdolności aportowej, użytkowanych przez tę Spółkę 33 nieruchomości na obszarze całego kraju, o łącznej wartości rynkowej około 289 504 tys. zł.

W roku 2009 PKP S.A. przygotowała do stanu zdolności aportowej 18 nieruchomości o łącznej wartości rynkowej 157 487 703 zł. Zarząd PKP S.A. podjął uchwały z dnia 25 czerwca 2009 r. i 22 października 2009 r. w sprawie wniesienia tych nieruchomości do Spółki Przewozy Regionalne. O podjętych uchwałach Zarząd Spółki Przewozy Regionalne był na bieżąco informowany.

Przepisy Rozdziału 4c 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.), w oparciu o które udziały Spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. objęte przez PKP S.A. w następstwie wniesienia aportu mogły być przeniesione na rzecz Skarbu Państwa, a następnie na Samorządy Województw, umożliwiały dokonanie takiej operacji nie później niż do 31.12.2009 r.

W związku z wystąpieniem po stronie Spółki istotnych zdarzeń (m.in. podjęcie przez Radę Nadzorczą Spółki Uchwały zobowiązującej Zarząd do przygotowania wniosku o upadłość), niemożliwe stało się zrealizowanie tej operacji w wyznaczonym ustawą terminie.

W tej sytuacji, podjęte zostały działania prawne zmierzające do wprowadzenia nowych przepisów umożliwiających wniesienie aportu do Spółki Przewozy Regionalne. W tym celu przygotowywane są projekty nowelizacji 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.), oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. Nr 12 z 2006 r., poz. 61 z późn. zm.).

Zarząd PKP S.A. wyraża nadzieję, że proces legislacyjny nowelizacji tych ustaw zostanie zakończony w pierwszym półroczu 2010 r. Pozwoli to na wniesienie aportu i rozliczenie udziałów ze Skarbem Państwa na przełomie III - IV kwartału br. PKP S.A. deklaruje przygotowanie do stanu zdolności aportowej wszystkich 29 nieruchomości objętych harmonogramem (z aportu 4 nieruchomości spółka Przewozy Regionalne już w 2009 r. zrezygnowała) i wolę ich wniesienia do Spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o., jeżeli tylko stworzone zostaną możliwości prawne w tym zakresie.

Ad. pkt 3

Pogłębiające się zaległości w spłacie zobowiązań Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. wobec PKP S.A. i wiążący się z tym brak wiarygodności co do wypłacalności tej spółki w 2010 r., spowodował konieczność powiadomienia Przewozów Regionalnych o zamiarze skorzystania przez PKP S.A. z prawa rozwiązania wiążących strony umów najmu z dniem 31.01.2010 r.

Wykazując wolę porozumienia, PKP S.A. przesunęła termin rozwiązania umów o jeden miesiąc, tj. do dnia 28.02.2010 r., intensyfikując jednocześnie podjęte w grudniu 2009 r. rozmowy z tą spółką mające na celu uzgodnienie trybu i zasad spłaty omawianych zobowiązań. Gdy wydawało się, że możliwe jest rozwiązanie problemu, 25 lutego br. Przewozy Regionalne wystąpiły do PKP S.A. z żądaniem potrącenia rzekomych należności tej spółki z tytułu tzw. przejazdów bezbiletowych, pochodzących z lat 90-tych. Włączenie do negocjacji kolejnego, nie dyskutowanego dotychczas problemu, którego źródła sięgają kilkunastu lat wstecz i nie mogą być przez nas uznane jako zobowiązania możliwe do potrącenia, uniemożliwiło zawarcie porozumienia pomiędzy stronami.

W tym stanie rzeczy, PKP S.A. uznaje, iż z dniem 28.02.2010 r. omawiane umowy najmu wygasły. Spowodowało to konieczność powiadomienia Przewozów Regionalnych o obowiązku zwrotu wynajmującemu, w terminie do dnia 31.03.2010 r., przedmiotu wygasłych umów, obejmującego m. in. pomieszczenia administracyjne i kasy biletowe na dworcach kolejowych. Od 1 kwietnia 2010 roku, zgodnie z zapisami ww. umów, naliczana jest miesięczna opłata z tytułu bezumownego korzystania z przedmiotu umów odpowiadająca dziesięciokrotności stawki czynszu podstawowego.

Rozumiejąc trudną sytuację finansową Przewozów Regionalnych, nie możemy godzić się na trwające miesiącami kredytowanie tej spółki przez PKP S.A. Obecnie łączne zadłużenie przekracza 56 000 000 zł., przy czym należy zaznaczyć, że PKP S.A. ponosi koszty związane z wykonywaniem praw właścicielskich w stosunku do nieruchomości, w tym w szczególności kosztów z tytułu podatków i opłat, utrzymania porządku w zakresie powierzchni ogólnodostępnych oraz kosztów dostawy mediów – energii elektrycznej, ciepła, wody itp.

Nadmieniamy, iż dotychczas z powodu przedłużającego się okresu zalegania z płatnościami przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. nie została zamknięta ani jedna kasa biletowa. Kasy te natomiast - zgodnie z planem marketingowym PR - są zamykane na kolejnych dworcach kolejowych.

Informujemy zatem, że w 2009 roku Przewozy Regionalne zrezygnowały z najmu powierzchni (w tym kas biletowych) w 179 lokalizacjach, w zdecydowanej większości położonych przy czynnych liniach kolejowych. Od 1 stycznia do dnia 1 kwietnia 2010 r., Przewozy Regionalne zamknęły pomieszczenia kasowe w kolejnych 77 lokalizacjach. Wszystkie te dworce pozbawione są dzisiaj funkcji handlowych - przewoźnik nie pozostawił na nich ani kas, ani biletomatów.

Jednocześnie należy nadmienić, że z dniem 31.03.2010 r., z opisanych wyżej powodów wygasła również umowa dzierżawy, na podstawie której Przewozy Regionalne użytkują będące własnością PKP S.A. zaplecza techniczne służące do obsługi taboru. Zgodnie z wygasłą umową, termin zwrotu tych nieruchomości upływa z dniem 30.04.2010 r.

Ad. pkt 4 i 5

Zarząd PKP S.A. podziela stanowisko Komisji Gospodarki Narodowej Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 marca 2010 r. w sprawie kolejowych przewozów regionalnych na obszarze Polski, o braku koordynacji oferowanych przez poszczególne spółki kolejowe usług przewozów pasażerskich. Czynnikiem, który skłaniał te spółki do ściślejszej współpracy była do niedawna przynależność do jednej grupy kapitałowej. Wraz z wyjściem z Grupy PKP spółki Przewozy Regionalne ujawniły się niedostatki regulacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich. W szczególności dotyczy to aktualnie obowiązujących zasad dostępu do infrastruktury kolejowej, które w obecnym kształcie doprowadziły do zdublowania ofert w rozkładzie jazdy i dezorientację podróżnych. Na negatywny odbiór tak przygotowanej oferty przewozowej miał wpływ również chaos komunikacyjny spowodowany niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi.

W ocenie PKP S.A. niezbędne jest podjęcie zdecydowanych działań w kierunku wyeliminowania niedoskonałości obecnie funkcjonującego systemu. Działania te polegałyby na wprowadzeniu nowych rozwiązań regulacyjnych następujących kwestii dotyczących m.in.

• Zasad dostępu do infrastruktury kolejowej

Zasady przydzielania dostępu do infrastruktury kolejowej unormowane są w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 16 z 2007 r., poz. 93 ze zm.). Na podstawie tej ustawy decyzje o przydzieleniu dostępu do infrastruktury kolejowej, podjęte przez Zarządcę – PLK S.A., podlegają weryfikacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Ustawodawca nie wyposażył jednak tego organu w dostateczne kompetencje i narzędzia regulacyjne, umożliwiające mu pełnienie funkcji aktywnego regulatora rynku, uwzględniającego ekonomiczne aspekty działalności przewoźników.

Rozwiązaniem problemu niedostatków regulacji powinna być pełna implementacja standardów określonych w Dyrektywie Unii Europejskiej nr 2001/14. Zgodnie z tą dyrektywą proces decyzyjny dopuszczania do infrastruktury kolejowej, odbywa się w sposób jawny, z uwzględnieniem interesów ekonomicznych wszystkich uczestników rynku, pod kontrolą regulatora rynku i sądu. Ustalenie przejrzystych zasad dostępu do infrastruktury kolejowej powinno odbywać się w oparciu o prawo europejskie, ale także z uwzględnieniem zebranych w ostatnim czasie na rynku polskim doświadczeń. Uregulowanie tego rynku przyczyni się do wyeliminowania niepewności, która uniemożliwia budowanie strategii rozwoju działającym na nim przewoźnikom i stanowi barierę wejścia dla nowych podmiotów.

Główny ciężar kontroli przestrzegania nowych zasad spoczywać będzie na regulatorze rynku – Urzędzie Transportu Kolejowego (UTK). Organ ten będzie musiał aktywnie monitorować rynek i sprawnie podejmować decyzje regulacyjne, w oparciu o przepisy prawa. Wymaga to wprowadzenia regulacji prawnych, o których mowa powyżej.

• **Zasad świadczenia przewozowych usług publicznych**

Negatywne skutki związane z konkurencją na rynku publicznych kolejowych przewozów pasażerskich dotknęły także Budżet Państwa, który dotuje uruchamiane przez PKP Intercity S.A. pociągi międzywojewódzkie, zdublowane przez pociągi Interregio. Samorządowa spółka Przewozy Regionalne zastosowała w ten sposób strategię „podbierania” przychodów z rynku przewozów międzywojewódzkich finansowanych z budżetu Ministra Infrastruktury, licząc na zmniejszenie deficytu w wykonywanych przez siebie przewozach regionalnych, których dofinansowywanie obciąża budżety samorządów wojewódzkich. Konieczne jest wprowadzenie prawnego obowiązku współpracy organów publicznych odpowiedzialnych za wydatkowanie środków publicznych, celem takiego organizowania usług przewozowych, aby w tym zakresie nie dochodziło do nieuzasadnionego obniżania wpływów z biletów kosztem zwiększania dotacji publicznej. Do współpracy i koordynacji przyczynić mogłaby się standaryzacja postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych przez różnych organizatorów z administracji rządowej bądź samorządowej, w szczególności w zakresie prezentowania przez przewoźników faktycznych kosztów. Ponadto organizatorzy powinni rozróżniać i precyzować jakiej jakości usługi zamawiają.

Dla ustabilizowania sytuacji przewoźników kolejowych świadczących usługi publiczne istotne znaczenie będzie miała ponadto możliwość zawierania długoletnich umów z organizatorem przewozów. Sprawa ta uregulowana jest w Rozporządzeniu 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, które weszło w życie 3 grudnia 2009 r.

• **Zasad naliczania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej**

Według cennika na rozkład jazdy 2008/2009, stawki dostępu do infrastruktury płacone przez przewoźników kolejowych pokrywają 2 570 mln zł kosztów zarządcy infrastruktury, co stanowi ok. 79 % tych kosztów. Pozostałe 680 mln zł, ok. 21 % kosztów zarządcy infrastruktury, pokrywa budżet państwa (np. we Włoszech budżet państwa partycypuje w kosztach zarządcy infrastruktury kolejowej w 80%, a w Niemczech, Francji i Czechach w 60%.) Stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce obciążone są ponadto amortyzacją.

Taki stan rzeczy powoduje:

- małą atrakcyjność działalności przewozowej na rynku kolejowym, w stosunku do rynku samochodowego, gdzie przewoźnicy nie są obciążani takimi kosztami;
- barierę rozwoju dla przedsiębiorców kolejowych i wzrostu ich wartości.

W celu poprawy sytuacji w ww. zakresie niezbędne jest przyjęcie regulacji umożliwiających:

- ◆ zawieranie pomiędzy Skarbem Państwa a zarządcą infrastruktury kolejowej wieloletnich umów dotyczących finansowania kosztów modernizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, określającej poziom dofinansowania z budżetu państwa w poszczególnych latach;
- ◆ stworzenie Narodowego Zasobu Infrastruktury Kolejowej, stanowiącego własność Skarbu Państwa, co zdejmie z zarządcy infrastruktury kolejowej ciężar amortyzacji, przenoszony aktualnie na przewoźników kolejowych.

Przyjęcie wyżej określonych regulacji powinno przyczynić się do osiągnięcia poziomu obciążeń przedsiębiorców kolejowych porównywalnego z innymi państwami europejskimi.

Niezbędne zmiany polskiego prawa dotyczyły będą w szczególności:

- ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.);
- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. Nr 16 z 2007 r., poz. 93 ze zm.);
- oraz przygotowania nowej ustawy o infrastrukturze kolejowej.

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Zarządzania Nieruchomościami
i Mieniem Własnością
Paweł Olezyk
Paweł Olezyk

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Rewitalizacji Dworców Kolejowych
Jacek Przeźwiga
Jacek Przeźwiga