

PROTOKÓŁ
z przebiegu posiedzenia
Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa
w dniu 10 listopada 2003r.

W posiedzeniu udział wzięły osoby będące członkami Zespołu oraz goście wg. załączonej listy obecności.

Spotkanie rozpoczął, zaproszony na posiedzenie p.Andrzej Piłat Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. W wystąpieniu swym nawiązał do ogłoszonej akcji strajkowej na dzień 13 listopada 2003r. i zaapelował do zebranych o nawiązanie dialogu oraz doprowadzenie do porozumienia w kwestiach przedstawianych przez stronę związkową. Podtrzymał chęć rozmów strony rządowej ze związkami zawodowymi celem zapobieżenia bezterminowego strajku generalnego na kolei. Podkreślił, że strajk taki doprowadzi do upadłości spółki Grupy PKP.

Oficjalnie posiedzenie otworzył Współprzewodniczący Zespołu ze strony rządowej Pan Maciej Leśny Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Przypomniał, iż posiedzenie to odbywa się w formule Zespołu Trójstronnego (tj. rząd - pracodawcy - związki zawodowe), a nie z Komitetem Protestacyjno-Strajkowym. Jednakże i na tym forum można omówić postulaty zgłoszone przez Komitet Protestacyjno-Strajkowy.

Minister Maciej Leśny przedstawił zebrany, rozszerzony przez stronę rządową, proponowany porządek obrad posiedzenia:

1. Przyjęcie Protokołu z posiedzenia Zespołu z dnia 17 września 2003r.
2. Omówienie spraw związanych z finansowaniem transportu kolejowego.
3. Przedstawienie informacji o stanie realizacji postulatów wynikających z podpisanych ustaleń ze spotkania przedstawicieli związków zawodowych z Przewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury, kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury, przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z Zarządami spółek Grupy PKP w dniach 10/11 lipca 2003r.
4. Rozwinięcie problematyki zawartej w pkt.3 o aspekty ekonomiczne dotyczące funkcjonowania Grupy PKP.
5. Omówienie i dyskusja nad nowymi postulatami złożonymi przez Komitet Protestacyjno-Strajkowy.
6. Omówienie założeń do Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP, który będzie przedmiotem obrad Komitetu Rady Ministrów w dniu 14 listopada 2003r.
7. Sprawy różne.

Minister Maciej Leśny zgłosił, iż w sprawach różnych chciałby omówić propozycje w sprawie rozwiązań organizacyjnych dotyczących zespołów drużyn trakcyjnych.

Na wniosek Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” pkt.5 został zdjęty z porządku obrad. Nie przyjęto także wniosku odnośnie omówienia propozycji w sprawie rozwiązań organizacyjnych dotyczących zespołów drużyn trakcyjnych.

Po uwzględnieniu powyższego wniosku zmieniony porządek obrad został zaakceptowany przez strony. Protokół z 17 września 2003r. został przyjęty i podpisany.

Zebrany został przekazany i omówiony przez Ministra Macieja Leśnego materiał pt. „Główne założenia rządowego programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006r.”

Pan Piotr Sawicki - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów - przedstawił sprawy związane z mechanizmem finansowania przewozów regionalnych przez samorzady wojewódzkie na podstawie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Zaznaczył, że na ten cel samorzady będą miały 530 mln. zł. łącznie. Odniósł się też do poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa, które będą skoncentrowane na finansowaniu

modernizacji infrastruktury kolejowej i na restrukturyzacji zobowiązań PKP S.A. Dług PKP S.A. zostanie „zrolowany” w taki sposób, że jego spłata będzie przypadać na lata, kiedy spółka będzie w lepszej kondycji finansowej.

Minister Maciej Leśny poinformował, że na zakup i modernizację taboru kolejowego dla przewozów regionalnych przeznaczone zostanie 500 mln. zł. i omówił źródła finansowania. Znaczył, że w 2004r. przewidziano w budżecie państwa pełną kwotę dotacji z tytułu utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Strona związkowa odniosła się z dużym dystansem, co do realności wyliczenia kwoty przeznaczonej na finansowanie przewozów regionalnych oraz co do zakładanej przez rząd większej skłonności przedsiębiorców do płacenia podatku CIT. Strona związków zawodowych stwierdziła konieczność dokonywania analizy wpływu skutków wprowadzenia Programu na poziom zatrudnienia w spółkach kolejowych. Przedstawiany Program nie zawiera, zdaniem związkowców, pakietu socjalnego dla pracowników spółek kolejowych przewidzianych do zwolnienia w ramach dalszej restrukturyzacji.

W toku dalszej dyskusji omówiono szczegółowo sprawy:

- prywatyzacji PKP CARGO S.A.,
- udziału samorządów województw w organizacyjnej reformie kolejowych przewozów regionalnych,
- tempa przekazywania majątku spółkom Grupy PKP.

W dalszej części strona rządowa odniosła się do stanu realizacji postulatów wynikających z podpisanych ustaleń ze spotkania przedstawicieli związków zawodowych z Przewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury, kierownictwem Ministerstwa Infrastruktury, przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z Zarządami spółek Grupy PKP w dniach 10/11 lipca 2003r.

Pan Józef Smólski zwrócił uwagę zebranych, iż Rząd i Zarząd PKP S.A. nie wywiązały się z zobowiązania zawartego w ustaleniach z dnia 10/11 lipca br. w zakresie przedstawienia stronie związkowej do końca października 2003r. „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP do końca 2006r.” Uwaga ta została przyjęta.

Zdaniem strony związkowej realizacja postulatu dotyczącego upadłej spółki Zakład Robót Inżynierskich Sp. z o.o. w Warszawie spełniona jest tylko częściowo. Pozostaje nadal otwarta kwestia odpraw dla osób zwalnianych z upadłej spółki. Odprawy, zdaniem strony związkowej, powinny wynikać z ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W tej sprawie wyjaśnienie złożyli pracodawcy.

Pan Tadeusz Gawin przedstawił wątpliwości związane z realizacją postulatu, dotyczącego ustanowienia osłon socjalnych dla zwalnianych pracowników PKP oraz poinformował, że spółki nie korzystają z przepisów ustawy.

Minister Piotr Sawicki szerzej omówił nie zrealizowany postulat dotyczący zwolnienia z podatku akcyzowego za paliwo i energię trakcyjną oraz wyjaśnił, że zwolnienie spółek kolejowych z akcyzy na paliwo mogłoby doprowadzić do jego nielegalnej sprzedaży poza spółkami kolejowymi, a ponadto miałoby bezpośredni wpływ na budżet państwa.

Zdaniem strony związkowej z podatku akcyzowego na paliwo wspomagany jest transport kołowy, a więc bezpośredni konkurent transportu kolejowego, a tym samym nie występuje równość szans na rynku transportowym. Minister Piotr Sawicki przyjął do wiadomości tę uwagę.

Pozostałe informacje o realizacji postulatów zostały przyjęte bez uwag.

Pan Stanisław Kogut przekazał zebranych, że Komitet Protestacyjno-Strajkowy podtrzymuje wszystkie żądania zgłoszone na piśmie i przekazane do Wicepremiera p.Marka Pola w dniu 4 listopada br. Komitet jest gotowy do rozmów do 12 listopada br. do godziny 24.00. Po tym terminie zostanie rozpoczęta akcja strajkowa.

Pan Kazimierz Gontarczyk oświadczył, że maszyniści ze Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce nie podejmą akcji strajkowej, natomiast powstrzymają się od wykonywania pracy.

Minister Maciej Leśny poprosił stronę związkową o sprecyzowanie, z kim związki zawodowe chciałyby rozmawiać, gdyż zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, Rząd nie jest stroną w sporze, w związku z tym nie może być adresatem przekazanych żądań związków zawodowych.

Zdaniem Ministra Andrzeja Piłata formuła rozmów proponowanych przez związki zawodowe: Rząd - Komitet Protestacyjno-Strajkowy, jest nie do przyjęcia.

W trakcie posiedzenia strony: rządowa i związkowa przedstawiły swe poglądy, co do legalności ogłoszonej akcji strajkowej na kolei. Pan Józef Smólski stwierdził, że o legalności strajku może zdecydować sąd nie zaś posiadane przez strony Zespołu opinie bądź ekspertyzy prawne.

Ustalono, że:

- finansowanie osłon socjalnych dla zwalnianych pracowników,
- podatek akcyzowy na paliwo i energie elektryczną

zostaną omówione na plenarnym posiedzeniu Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych w dniu 20 listopada 2003r.

Strona rządowa zaproponowała związkom zawodowym spotkanie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z udziałem Wicepremiera p.Jerzego Hausnera w dniu 12 listopada br. o godz. 9.00, Ponadto, poinformowano o możliwości spotkania w dniu dzisiejszym, tj. 10 listopada 2003r., Wicepremiera p.Marka Pola z poszczególnymi związkami zawodowymi w celach konsultacji na zasadach analogicznych jak odbyło się spotkanie z Federacją Związków Zawodowych Pracowników PKP.

Powyższe propozycje nie zostały przyjęte przez związki zawodowe wchodzące w skład Komitetu Protestacyjno-Strajkowego, które chciały prowadzić rozmowy wyłącznie jako Komitet Protestacyjno-Strajkowy.

Na tym posiedzenie Zespołu zostało zakończone.

Strony Zespołu:

1. Współprzewodniczący ze strony rządowej
2. Współprzewodniczący ze strony związkowej
3. Współprzewodniczący ze strony pracodawców

Sekretarz Zespołu:



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Podsekretarz Stanu
Maciej Leśny

Warszawa, 2003.09.09

TK2 ag-420- 277 /2003



Organizacje związkowe Grupy PKP S.A.
reprezentujące stronę związkową
w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa

Wg rozdzielnika

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania w dniu 4 września br. zapraszam przedstawicieli reprezentujących stronę związkową w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa na spotkanie inauguracyjne, które odbędzie się w dnia 17 września o godzinie 11.00 w siedzibie spółki PKP S.A. w Warszawie ul. Szczęśliwicka 62 w sali nr 103.

Na spotkaniu tym zostanie podpisany Regulamin Zespołu oraz zostanie omówiona kwestia budżetu na rok 2004 i sprawy z tym związane.

W spotkaniu udział wezmą:

1. ze strony rządowej zaproszeni przedstawiciele Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Ministra Finansów, Ministra Skarbu Państwa,
2. przedstawiciele pracodawców,
3. zaproszeni goście :
 - Pan Mieczysław Czerniawski - Przewodniczący Sejmowej Komisji Finansów Publicznych,
 - Janusz Piechociński - Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury.

W załączeniu przekazuję Projekt Regulaminu Trójstronnego Zespołu uwzględniający sugestie wniesione przez stronę związkową.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Maciej Leśny
PODSEKRETARZ STANU

Otrzymują:

1. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP,
2. Sekcja Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
3. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
4. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP,
5. Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP,
6. Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
7. Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych.
8. Ogólnopolski Międzyzakładowy Związek Zawodowy SOK,
9. Związek Zawodowy Administracji PKP,
10. Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
11. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu,
12. Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru,
13. Autonomiczne Związki Zawodowe Transportu Kolejowego,
14. Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP

Uwagi i postulaty zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 roku” z pracodawcami i związkami zawodowymi podczas Komisji Trójstronnej oraz Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, oraz przedstawicieli Urzędów Marszałkowskich (zgłoszone do 2 grudnia 2003 roku).

Program restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP

Uwagi	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów
W Programie przewidziano konsolidację PLK i PKP Energetyka. Na jakiej podstawie i w oparciu o jakie analizy podjęto tą decyzję. Czy to ma być konsolidacja organizacyjna czy kapitałowa?	Uwaga została uwzględniona w Programie. Przewidziano w nim konsolidację kapitałową tych spółek. Po dodatkowej analizie szczegółowy plan konsolidacji zostanie przedstawiony przez PKP S.A. do 15 lutego 2004 roku.
W Programie nie przedstawiono programu dalszej działalności spółki PKP Telekomunikacja. Spółka ta powinna istnieć samodzielnie pod warunkiem zwiększenia wartości jej usług	Uwaga przyjęta. W Programie przyjęto, że w 2004 roku spółka ta będzie istniała w obecnym kształcie. W 2004 roku, podjęte zostaną działania mające na celu zwiększenie wartości spółki poprzez rozwój usług. Szczegółowy plan dalszego rozwoju tej spółki zostanie przedstawiony przez PKP S.A. do 15 lutego 2004 roku.
W Programie założono stworzenie bazy taborowej. Doświadczenia z tworzenia konsorcjum taborowego PKP są złe. Byłe konsorcjum jest w stanie likwidacji. Czym różni się obecny pomysł od poprzedniego?	Uwaga przyjęta. Zamieszczona w Programie propozycja stworzenia bazy taborowej jest oparta o system leasingowania i zastosowania długookresowych instrumentów finansowania zakupu taboru przez PKP Cargo i PKP Intercity, oraz samorządy. Stworzony zostanie pool taborowy, który będzie działał podobnie do przedsiębiorstw taborowych w Unii Europejskiej (Wielka Brytania). Jest to inna koncepcja niż ta, którą zastosowano w przypadku konsorcjum taborowego.
W Programie należy jednoznacznie powiedzieć o konieczności przedłużenia osłon socjalnych dla zwalnianych pracowników do 2006r.	Uwaga nie została przyjęta. W Programie nie zamierza się przedłużać programu osłon socjalnych finansowanych ze źródeł publicznych lub z kredytów zaciągniętych pod gwarancje Skarbu Państwa. Zakłada się, że redukcja zatrudnienia następować będzie głównie w wyniku odejść naturalnych.

<p>W Programie założono, że po 2006. przychody z prywatyzacji i sprzedaży nieruchomości będą niewielkie. Czym jest to uzasadnione?</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. W Programie założono zintensyfikowanie programu prywatyzacji i sprzedaży nieruchomości w latach 2003 – 2006. Założono, że z wyjątkiem spółki PLK wszystkie inne spółki zostaną sprywatyzowane. Przyspieszeniu ulegnie również sprzedaż nieruchomości. W okresie po 2006 roku, wartość sprzedawanych nieruchomości jest mniejsza ponieważ do sprzedania pozostaną mniej atrakcyjne nieruchomości, których sprzedaż będzie trudniejsza, a wartość jednostkowa mniejsza.</p>
<p>W Programie założono zakup przez PKP Cargo lokomotyw dwusystemowych dla tej spółki i PKP Intercity. Czy jest to uzasadnione w aspekcie planowanej prywatyzacji PKP Cargo?</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Planuje się zakup lokomotyw dwusystemowych. Jest to niezbędne do zapewnienia konkurencyjności PKP Cargo w aspekcie otwarcia polskiego rynku kolejowego. Konkurencyjni przewoźnicy posiadają taki tabor i dokonują dalszych inwestycji w tym zakresie. Zakup lokomotyw jest uwzględniony w programie prywatyzacji PKP Cargo jako element podnoszący jej konkurencyjność i atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów.</p>
<p>W Programie założono sprzedaż mieszkań pracownikom PKP. Jednakże proces ten postępuje bardzo wolno. Czy zakłada się jego przyspieszenie?</p>	<p>Uwaga przyjęta. W Programie zostaną umieszczone dodatkowe zapisy mające na celu przyspieszenie procesu sprzedaży mieszkań. Jednocześnie przedstawia się następujące wyjaśnienie. Wg stanu na dzień 31.10.2003r. PKP S.A. dysponowała 64 632 lokalami mieszkalnymi. Spółka PKP S.A. na w/w dzień posiadała 32 005 lokali mieszkalnych usytuowanych w 5 974 budynkach mieszkalnych, których stan prawny jest uregulowany. 12 325 z tych lokali, znajdujących się w 2 174 budynkach, jest gotowych do sprzedaży i oferta ich nabycia została przedstawiona osobom je zajmującym. W odniesieniu do 3 797 lokali w 504 budynkach została zlecona inwentaryzacja i wycena, 7 485 lokali znajdujących się w 1 843 budynkach oczekuje na podziały geodezyjne działek, na których są posadowione, a na 8 398 lokali w 1 453 budynkach złożone zostały wnioski o założenie ksiąg wieczystych. W stosunku do nieruchomości na których zlokalizowanych jest 2 810 budynków mieszkalnych z 16 719 lokalami złożone zostały wnioski uwłaszczeniowe.</p> <p>Pozostałe 15 908 lokali w 5 337 budynkach mieszkalnych nie posiada uregulowanego stanu prawnego. Część z nich znajduje się w budynkach mieszkalnych usytuowanych na tzw. pasach wywłaszczeniowych „Tk” położonych w bezpośredniej bliskości linii kolejowych. Lokale te zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2000 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie określania odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywania robót ziemnych, budynków lub budowli w sąsiedztwie linii kolejowych oraz sposobu urządzania i utrzymywania zasłon śnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 52, poz. 627) nie mogą być zakwalifikowane do sprzedaży.</p> <p>Dalsza, znaczna część z tych zasobów mieszkaniowych PKP S.A jest a) posadowiona na</p>

	<p>gruntach, które w wyniku komunalizacji stały się własnością gmin – lokale te są sukcesywnie przekazywane właścicielom tj. Gminom, b) wybudowana została na gruntach będących własnością spółdzielni mieszkaniowych, osób prywatnych, lub innych podmiotów. Uwłaszczenie tych nieruchomości na rzecz PKP S.A. wiąże się z wydatkowaniem znacznych kwot np. z tytułu pierwszych opłat za nabycie prawa użytkowania wieczystego gruntu lub wykupienia prawa własności lub użytkowania wieczystego gruntu. Należy jednak liczyć się z sytuacją, że koszt przygotowania tych nieruchomości do sprzedaży (głównie nabycia gruntu) jest równy lub przekracza znacznie przychody uzyskane ze sprzedaży mieszkań. Do dnia 31.10.2003r. Spółka sprzedała łącznie 42 711 lokali mieszkalnych z czego w 2003r., 5 053 lokale.</p> <p>Na postępujący spadek zainteresowania wykupem zaoferowanych do sprzedaży mieszkań duży wpływ ma pogarszająca się sytuacja finansowa najemców, wynikające z obowiązujących przepisów prawa wysokie opłaty związane z wykupem mieszkań na które składają się: opłaty za czynności notariusza, 2% podatek od czynności cywilnoprawnych, opłaty za założenie ksiąg wieczystych. Są one niejednokrotnie wyższe lub równe opłacie podstawowej za mieszkanie wynikającej z przepisów. Ponadto zmiana ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji umożliwiająca najemcom lokali niesprzedanych, przekazanych Gminom, nabycie tych lokali od gminy nie jest bodźcem do przyspieszenia wykupu od PKP S.A. z uwagi na fakt, iż warunki wykupu dla w/w osób nie ulegną zmianie, a ponadto będą mogły je wykupić od Gminy w dowolnie wybranym, dogodnym dla siebie terminie .</p>
<p>W Programie założono dalsze uporządkowanie sytuacji majątkowej Grupy PKP. Dlaczego do dzisiaj 60 procent gruntów nie ma uregulowanej sytuacji prawnej? Czy możliwe jest przyspieszenie tego procesu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Uwłaszczenie PKP S.A. następuje z mocy prawa, ale musi być potwierdzone decyzją Wojewody. Wszczęcie postępowania uwłaszczeniowego następuje na podstawie wniosku PKP S.A.. Ujawnienie w księdze wieczystej własności Skarbu Państwa jest podstawowym warunkiem wszczęcia przez Urzędy Wojewódzkie rozpatrzenia wniosku uwłaszczeniowego PKP S.A.. Dla blisko połowy powierzchni swoich terenów PKP S.A. nie mogło wszcząć postępowania uwłaszczeniowego z powodu właśnie braku udokumentowania własności Skarbu Państwa i nie założonych przez właściwych Starostów (lub prezydentów w miastach na prawach powiatu) ksiąg wieczystych, pomimo że podmioty te, realizując zadania z zakresu administracji rządowej, są organami właściwymi do złożenia do sądu stosownego wniosku w imieniu Skarbu Państwa. Na tempo dokumentowania własności Skarbu Państwa PKP S.A. w zasadzie nie ma wpływu. Brak udokumentowania własności Skarbu Państwa miał rozwiązać zapis art. 37a znowelizowanej w dniu 28 marca 2003 r. ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 984 z późn. zm.) mówiący, iż grunty wchodzące w skład linii kolejowych pozostające w dniu 28 lutego 2003 r. we władaniu PKP S.A., nie</p>

stanowiące własności Skarbu Państwa, jednostek samorządu lub PKP S.A. stają się z dniem 1 czerwca 2003r. z mocy prawa własnością Skarbu Państwa za odszkodowaniem". Obecnie powszechną praktyką organów rozpatrujących wnioski w przedmiocie uwłaszczenia PKP S.A. liniami kolejowymi jest zawieszanie postępowań uwłaszczeniowych wszczętych przez PKP S.A. na podstawie art. 37a w/w ustawy. Organy te stoją na stanowisku konieczności zbadania, czy Skarb Państwa nie stał się przed dniem 01.06.2003 r. właścicielem przedmiotowych nieruchomości w drodze zasiedzenia, bowiem wówczas jedna z przesłanek art. 37a nie byłaby spełniona. W związku z powyższym mając na uwadze art. 97 § 1 pkt. 4 Kpa, uznają one postępowanie przed właściwym sądem rozstrzygającym, co do istoty, kwestę zasiedzenia przez Skarb Państwa własności nieruchomości, za postępowanie wstępne wobec postępowania administracyjnego z art. 37a.

Kolejnym problemem jest komunalizacja gruntów będących w posiadaniu (ostatnio i w zarządzie) PKP S.A.. Powszechnie przyjętą zasadą, popartą orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego, jest uznawanie postępowania komunalizacyjnego za postępowanie wstępne wobec postępowania uwłaszczeniowego. W związku z powyższym postępowania uwłaszczeniowe jest zawieszane do czasu rozstrzygnięcia komunalizacji. Niniejszy problem miał rozstrzygnąć zapis art. 1 pkt 19 i art. 5 ustawy z dnia 28.03.2003 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 80, poz. 720). Niniejsze przepisy mające na celu zahamowanie komunalizacji nieruchomości będących w posiadaniu PKP S.A. nie spełniają zgodnie z oczekiwaniami swej roli. Korzystając z konstytucyjnego uprawnienia Rada Miejska w Łodzi w dniu 09.07.2003r. podjęła uchwałę nr XVII/205/03 w sprawie wystąpienia na podstawie art. 191 ust. 1 pkt. 3 w związku z art. 188 pkt. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z wnioskiem do Trybunału Konstytucyjnego o stwierdzenie niezgodności art. 1 pkt 19 i art. 5 w/w ustawy z art. 165 ust. 1, art. 167 ust. 1 i 2, art. 2 oraz art. 21 i art. 64 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Obecnie praktyką organów administracyjnych jest zawieszanie postępowania uwłaszczeniowego na nieruchomościach PKP S.A., w przypadku których zachodzi domniemanie, iż Gminy mogą rościć sobie do nich prawa, do czasu rozstrzygnięcia przez Trybunał Konstytucyjny wniosku Rady Miasta Łodzi. W przypadku gdy nieruchomość, zdaniem organu administracji rządowej, wykorzystywana jest na więcej niż jeden cel PKP S.A. zobowiązana jest do dokonania wcześniejszego jej podziału zgodnie z przepisami. Wstrzymuje się jednocześnie wydanie decyzji do momentu uzupełnienia dokumentacji o wskazane wydzielenia gruntu ze względu na sposób użytkowania. Bardzo często przeprowadzenie podziału nie jest możliwe ze względu na niezachowanie dopuszczalnych

	<p>odległości usytuowania wydzielanego obiektu w sąsiedztwie linii kolejowej. W świetle przepisów § 4a. ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 maja 1999 r. (Dz. U. Nr 47, poz. 476 z późn. zm.) budynki i budowle mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m.</p> <p>Nasze wystąpienia wnoszące o odstąpienie Urzędów Wojewódzkich od takich żądań w przypadkach, gdy podstawowym celem na jaki została oddana nieruchomość jest infrastruktura kolejowa, nie znalazły uznania, chociaż znajdują oparcie w przepisach. Bowiem zgodnie z normą zawartą w art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543 z późn. zm.), jeżeli jedna nieruchomość została oddana w użytkowanie na więcej niż jeden cel, opłatę roczną przyjmuje się dla tego celu, który został wskazany w umowie o oddaniu nieruchomości w użytkowanie wieczyste jako podstawowy.</p> <p>Ten stan rzeczy powoduje, że proces porządkowania stosunków własnościowych nieruchomości kolejowych, nadal pozostaje procesem o wielkim stopniu złożoności i jego pełne zakończenie należy widzieć w horyzoncie co najmniej 5 lat.</p> <p>Stan stosunków własnościowych nieruchomości PKP S.A. na dzień 1 listopada 2003 r. przedstawia się następująco: PKP S.A. posiada ponad 94,9 tys. nieruchomości rozumianych jako działki ewidencyjne o powierzchni 109 tys. hektarów, z których: 40,3% powierzchni gruntów posiada uregulowany stan prawny (potwierdzone ex lege prawo wieczystego użytkowania gruntów i prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tym gruncie, 59,7% ma nieuregulowany stan prawny.</p> <p>W Urzędach Wojewódzkich w trakcie rozpatrywania są wnioski dotyczące potwierdzenia praw PKP S.A. do 18,4 tys. hektarów gruntów PKP S.A., co stanowi 16,9% powierzchni wszystkich gruntów Polskich Kolei Państwowych Spółki Akcyjnej. W ciągu minionych dziesięciu miesięcy br. uregulowano stan prawny dla 4,6 tys. hektarów powierzchni gruntów PKP S.A., co stanowi 4,2% wszystkich gruntów PKP S.A..</p>
<p>W Programie założono dalszą restrukturyzację zatrudnienia w Grupie PKP. Jednocześnie zwiększa się liczba stanowisk kierowniczych. Jest to nieuzasadnione.</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Założona w Programie restrukturyzacja zatrudnienia dotyczy również kierownictwa. W okresie pomiędzy 31 grudnia 2000 roku a 1 grudnia 2003 roku, ilość stanowisk kierowniczych zmalała z 3484 do 2059, kierowników komórek zakładowych z 1667 do 1508. Zwiększyła się liczba dyrektorów biur i wydziałów z 105 do 153 co wynika z intensyfikacji procesu restrukturyzacji i prywatyzacji.</p>

<p>W Programie należy przedstawić dane na temat tego ile Grupa PKP wpłaca do budżetu państwa ze wszystkich tytułów</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Patrz Załącznik 1.</p>
<p>W Programie zauważono duże zmiany pomiędzy sprawozdaniem finansowym z roku 2001 a danymi wynikającymi z audytu 2002. Jakiego są tego przyczyny?</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Różnica pomiędzy sprawozdaniem a audytem wynika ze zmiany prezentacji niektórych danych w sprawozdaniu finansowym roku 2001 i 2002 wywołane zmianą ustawodawstwa związanego z prowadzeniem rachunkowości. Przepisy ustawy z dnia 9 listopada 2000 roku o zmianie ustawy o rachunkowości (Dz. U. Nr 113, poz. 1186) które weszły w życie w dniu 1 stycznia 2002 roku i miały zastosowanie po raz pierwszy do sprawozdań finansowych sporządzanych za rok obrotowy rozpoczynający się w 2002. Zgodnie z jedną z podstawowych zasad rachunkowości w celu zapewnienia porównywalności danych sprawozdania finansowego za rok poprzedzający (tj. 2001) ze sprawozdaniem za rok obrotowy (tj. 2002) dokonano zmian prezentacji niektórych danych dotyczących roku 2001, w tym dotacji przedmiotowej (z pozostałych przychodów operacyjnych do przychodów ze sprzedaży). Wprowadzono do sprawozdania finansowego środki trwale użytkowane na podstawie leasingu finansowego (poprzednio ujmowany pozabilansowo).</p>
<p>W tabeli 8 Programu założono, że od 2006 r. będzie brak środków na zaspokojenie zobowiązań gwarantowanych przez Skarb Państwa. Jakiego będą dalsze źródła finansowania tych zobowiązań?</p>	<p>Uwaga przyjęta. Do tekstu Programu zostaną wprowadzone dodatkowe wyjaśnienia. W Programie, w Tabeli 8 pokazuje się dane przed założoną restrukturyzacją zadłużenia. Po uwzględnieniu restrukturyzacji zapewnione będą odpowiednie środki na zaspokojenie zobowiązań gwarantowanych przez Skarb Państwa.</p>
<p>W Programie brak jest diagnozy czy i w jakim stopniu opodatkowanie wewnętrznych obrotów pomiędzy spółkami Grupy PKP pogorszyło ich sytuację finansową</p>	<p>Uwaga przyjęta. Załącznik 1 przedstawia informację na temat wysokości podatku VAT i podatku dochodowego od osób prawnych płaconego przez spółki z Grupy PKP w roku 2002 i w I półroczu 2003 r. wszystkie spółki z Grupy, poza spółkami świadczącymi usługi przewozu osób, dokonują wpłat dużych kwot podatku VAT. Spółki świadczące usługi kolejowego przewozu osób otrzymują zwroty nadwyżki podatku naliczonego nad podatkiem należnym. Zgodnie z art. 21 ustawy o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym podatnikowi dokonującemu sprzedaży stawkami obniżonymi przysługuje prawo do zwrotu podatku naliczonego, z tym że kwota zwrotu nie może być wyższa niż kwota wynosząca 22% całości obrotu opodatkowanego stawkami obniżonymi. Zwrot nadwyżki następuje w terminie 60 dni od dnia złożenia rozliczenia (deklaracji VAT-7). W przypadku gdy kwota nadwyżki podatku naliczonego na podatkiem należnym przekracza 22% całości obrotu opodatkowanego stawkami obniżonymi spółki przewozowe mają prawo do rozliczenia tej różnicy w następnych okresach rozliczeniowych. Wynika to z regulacji ustawy o podatku od towarów i usług dotyczących zwrotu nadwyżki podatku naliczonego nad podatkiem należnym. Aby odzyskać podatek naliczony ponad tą kwotę</p>

	<p>spółki dokonujące kolejowego przewozu osób muszą każdorazowo występować do urzędu skarbowego z wnioskiem na podstawie art. 21 ust. 5a ustawy, zgodnie z którym Naczelnik Urzędu Skarbowego może rozszerzyć zakres zwrotu. Jest to jednak decyzja uznaniowa. Przedłuża się również okres w jakim urząd skarbowy musi dokonać zwrotu, przez co pogarsza się sytuacja finansowa spółek świadczących usługi kolejowego przewozu osób. Podatek dochodowy od osób prawnych płacą następujące spółki: PKP CARGO S.A., PKP Energetyka Sp. z o.o., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., PKP LHS Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o.</p>
<p>W Programie nie poruszono możliwości eliminacji akcyzy za paliwo zużywane przez kolej. Postuluje się zniesienie tej akcyzy dla PKP.</p>	<p>Uwaga nie została przyjęta. Nie zakłada się eliminacji akcyzy. Przewoźnicy kolejowi w skali roku dokonują zakupu paliwa w ilości ok. 131,0 tys. ton (155.000,0 tys. litrów). Zakup paliwa obciążony jest podatkiem akcyzowym, z którego nie mniej niż 30% planowanych na dany rok wpływów przeznaczanych jest na budowę, modernizację i utrzymanie dróg. W świetle powyższego przewoźnicy kolejowi finansują budowę, modernizację i utrzymanie dróg w wysokości ok. 48.000,0 tys. zł., w sytuacji kiedy eksploatowane przez nich pojazdy szynowe w żadnym stopniu nie korzystają z dróg publicznych i nie wpływają na ich stan.</p>
<p>W Programie występuje niespójność odnośnie do danych na temat pomocy publicznej w ramach NATO. Pomoc ta występuje w tabelkach ale nie ma jej w tekście.</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. W Programie nie występuje rozbieżność między załącznikiem 1 do Programu a częścią opisową. W załączniku 1 do Programu przedstawiono prognozowany zakres pomocy publicznej dla Spółek Grupy PKP, w którym m. in. przewidziano dotację na realizację zadań wynikających z członkostwa w NATO i Unii Europejskiej, na które zostały złożone odpowiednie wnioski za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury do projektu ustawy budżetowej na 2004 r. W rozdziale XI Programu pt. „Założenia odnośnie zakresu pomocy publicznej do obecnego etapu restrukturyzacji Grupy PKP” założono, że pomoc publiczna dla transportu kolejowego występować będzie m. in. w formie rekompensaty, do których zaliczono dotacje na finansowanie inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. W rozdziale tym omówione są wszystkie formy pomocy, natomiast w załączniku 1 wymienione są formy pomocy z prognozowaną kwotą.</p>
<p>Założenia Programu skłaniają do wniosku, że pomimo redukcji kosztów zatrudnienia oraz osiągnięcia wpływów ze sprzedaży majątku nie uda się zapewnić długookresowej płynności finansowej spółek Grupy PKP głównie z powodu ograniczonych funduszy publicznych. Przeznaczonych na dofinansowanie przewozów regionalnych.</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. W przypadku skutecznego wdrożenia przewidzianych Programem działań (w tym podniesienia efektywności spółek) oraz realizacji inwestycji na planowanym poziomie bieżąca działalność spółek Grupy PKP będzie zrównoważona finansowo i pozwoli na zachowanie płynności. Oddzielnym problemem jest możliwość długookresowej spłaty przez PKP S.A. zobowiązań gwarantowanych przez Skarb Państwa, przejętych od pp. PKP i zaciągniętych w celu sfinansowania kosztów restrukturyzacji. Zdolność do ich regulacji w dużym stopniu zależy będzie od postępującego procesu zbywania zbędnego majątku i prywatyzacji. Biorąc pod uwagę, iż są to procesy długookresowe i zależne od uwarunkowań rynkowych, w</p>

	<p>celu dostosowania wysokości wymagalnych rat do bieżących możliwości PKP S.A. konieczne będzie zastosowanie odpowiednich instrumentów finansowych. Warto zauważyć, iż przewidywane zadłużenie PKP S.A. w 2010 roku wynosić będzie ok. 4 mld zł tj. znacznie mniej niż zadłużenie większości kolei europejskich. Jednocześnie na stanie PKP S.A. pozostanie ponad 5 mld zł środków trwałych, które będą stopniowo upłynniane.</p>
<p>W Programie brak jest informacji jakie środki finansowe Rząd zamierza zaangażować w infrastrukturę kolejową w 2004r.</p>	<p>Uwaga przyjęta. Na rok 2004 zaplanowano ze środków budżetowych na inwestycje kolejowe 240 mln zł., 135,5 mln zł z kredytów gwarantowanych przez Skarb Państwa, 707 mln zł z ISPA, 98,5 mln zł z Sektorowego Programu Operacyjnego i 36 mln zł z Funduszu Spójności. Łącznie: 1217 mln zł. Ponadto, 300 mln zł z emisji obligacji (w zależności od potrzeb może to być 600 mln zł) i około 250 mln zł ze środków własnych.</p>
<p>Jaka jest przyczyna wzrostu kosztów 1 pociągokilometra w 2004 dla autobusów szynowych w porównaniu z rokiem bieżącym. W Programie brak jest opisu proponowanych zmian w systemie opłat za dostęp do infrastruktury.</p>	<p>Uwaga przyjęta. W Programie zostaną przedstawione bardziej szczegółowo proponowane działania w zakresie systemu opłat za infrastrukturę. Nie ma znaczącego wzrostu ceny 1 pociągokilometra w 2004 roku dla autobusów szynowych. Zgodnie z Uchwałą nr 321/2003 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17.11.2003r. stawka dla autobusu szynowego na rok 2004 zwiększa się w stosunku do roku 2003 o 1,9 % (współczynnik średniorocznego wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w 2002 roku ogłoszony przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego)-w załączeniu uchwała Zarządu. Stawka dla autobusu szynowego jest nadal promocyjna. Projekt nowego Rozprządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej opracowany przez Ministra Infrastruktury nie wyróżnia specjalnie tego rodzaju przejazdów, tak jak to czyni z innymi np.: przewozy kombinowane.</p>

Reforma Przewozów Pasażerskich

Uwagi	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów
Koncepcja reform	
<p>W Programie nie wyjaśniono czy zaproponowane rozwiązanie jest zastosowane w którymś z krajów Europy? Stwierdzono że regionalizacja przewozów w skali jaka zaproponowano w Polsce nie miała miejsca w żadnym innym kraju</p>	<p>Uwaga przyjęta, odpowiednie dodatkowe zapisy w tym zakresie zostaną wprowadzone do Programu. W Programie założono reformę przewozów regionalnych zgodnie z tendencjami europejskimi. Największe koleje europejskie dokonały regionalizacji organizacji i finansowania pasażerskich przewozów regionalnych. System taki istnieje na przykład w Niemczech Francji i przynosi wymierne korzyści ekonomiczne jak i przyczynia się do podniesienia jakości usług przewozowych.</p>

miejsca w żadnym innym kraju	
Podział spółki PKP Przewozy Regionalne	
<p>Zgłoszono postulat aby nie dzielić spółki PKP Przewozy Regionalne ale opracować strategię uzdrowienia spółki w jej obecnym kształcie przewidującą m.in. obniżkę i racjonalizację kosztów między innymi poprzez weryfikację systemu opłat za dostęp do infrastruktury, racjonalizację rozkładów jazdy, a także podwyższenie kapitału spółki. Odnowienie zużywającego się taboru można rozwiązać za pomocą leasingu. Samorządy powinny jedynie współfinansować przewozy regionalne nie zaś je organizować. Organizowaniem przewozów powinna zajmować się jedna spółka PKP Przewozy regionalne.</p>	<p>Uwaga nie została przyjęta. W Programie przyjęto regionalizację finansowania i organizacji przewozów regionalnych. Doświadczenia innych krajów europejskich potwierdzają, że regionalizacja jest najbardziej efektywną metodą restrukturyzacji regionalnych przewozów kolejowych. Próby reformy spółki PKP Przewozy Pasażerskie w jej obecnym kształcie organizacyjnym nie powiodły się i dlatego konieczna jest radykalna zmiana podejścia do reformy tych przewozów. Samorządy mają prawo dowolnie kształtować sposób wykonywania swoich obowiązków w zakresie organizacji i finansowania przewozów w ramach wytyczonych ustawą o dochodach jednostek samorządu i reformy finansów publicznych.</p> <p>Regionalizacja przewozów kolejowych ma doprowadzić do zapewnienia lepszej usługi przewozowej. Samorządy wojewódzkie, znające lokalne realia, będą organizować przewozy w sposób najlepiej odpowiadający oczekiwaniom wspólnoty. Pociągi będą kursować zgodnie z potrzebami mieszkańców, a nie zgodnie z potrzebami kolejarzy.</p> <p>Organizowanie regionalnych przewozów pasażerskich polega na ustaleniu zapotrzebowania na przewozy, wyborze przewoźników i zawarciu z nimi umów w sprawie organizowania i dotowania kolejowych przewozów pasażerskich, ocenie i kontroli wykonania usług przewozowych. Zadań tych nie może wykonać Spółka „Przewozy Regionalne”. Obowiązek organizowania przewozów jest zadaniem własnym samorządu zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym.</p>
<p>W oparciu o doświadczenia Polski można wysnuć wniosek że jedynie przewoźnicy dysponujący infrastrukturą, lokomotywami, a nie bazujący na usługach zewnętrznych mogą odnosić sukcesy (SKM, WKD, LHS). Czy planuje się przekazać linie kolejowe innym przewoźnikom.</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi, zarówno w Polsce jak i w UE, działalność przewozowa ma zostać oddzielona od zarządzania infrastrukturą. Wspomniane spółki są wyjątkami. Ich działalność jest ograniczona tylko do jednej linii kolejowej, która znajduje się w ich zarządzaniu i jednego rodzaju przewozów.</p>
Sposób tworzenia spółki	
<p>Ministerstwo Infrastruktury nie przedstawiło biznes planu dla samorządowych spółek przewozowych, które mają powstać w ramach regionalizacji, a także propozycji</p>	<p>Wyjaśnia się co następuje. W Programie opisano założenia reformy przewozów regionalnych. Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło w październiku 2003 roku cykl spotkań z samorządami na temat wdrożenia reformy przewozów pasażerskich. Od grudnia 2003 roku Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło bezpośrednią współpracę z poszczególnymi samorządami w celu</p>

<p>prawnych uwarunkowań proponowanego systemu restrukturyzacji przewozów regionalnych. Jakie działania zostaną podjęte w tym zakresie przez Ministerstwo Infrastruktury.</p>	<p>zapewnienia pełnego wdrożenia reformy. W grudniu 2003 roku rozpoczęto analizę prawno-organizacyjną sposobu tworzenia regionalnych spółek przewozowych, zostanie ona zakończona do końca stycznia 2004 roku. W wyniku tej analizy przedstawione zostaną alternatywne możliwości stworzenia tych spółek. Jednakże, ostateczna decyzja w zakresie sposobu tworzenia spółek przewozowych należeć będzie do samorządów. Samorządy będą również odpowiedzialne za przygotowanie szczegółowych planów biznesowych dla tych spółek.</p>
<p>Stwierdzono, że koncepcja regionalizacji przygotowana przez spółkę Przewozy Regionalne może stanowić wyłącznie wstęp do dyskusji. Powinny być rozważone również inne warianty.</p>	<p>Uwagę uwzględniono. Zgodnie z ustaleniami ze związkami zawodowymi przygotowano w grudniu 2003 roku kilka wariantów reform. Propozycje te zostały ocenione przez zespół ekspertów oraz przedyskutowane na spotkaniu z przedstawicielami urzędów marszałkowskich. W Programie opisano jedno z możliwych rozwiązań pozostawiając samorządom prawo ostatecznego kształtowania struktury organizacyjnej i majątkowej spółki. Poza tym, samorządy mają pełne prawo wyboru strategii organizacji przewozów regionalnych.</p>
<p>Nie ustalono jednego schematu tworzenia i zakresu działania spółki. Kto jest odpowiedzialny za finansowanie i organizację przewozów regionalnych. Jaka jest rola budżetu centralnego w finansowaniu tych przewozów?</p>	<p>Uwagę uwzględniono. W Programie przyjęto system wynikający z przepisów prawa. Samorządy są jednostkami odpowiedzialnymi za organizację i finansowanie przewozów regionalnych. Dotacje z budżetu centralnego zostają z mocy ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego zastąpione funduszami własnymi samorządów.</p>
<p>Czy przy tworzeniu nowych spółek będzie można wykorzystać kadrę z PKP Przewozy Regionalne.</p>	<p>Uwagę uwzględniono. W Programie zwrócono uwagę na możliwość zatrudnienia przez samorządowe spółki przewozowe pracowników byłej PKP Przewozy Regionalne. Program przewiduje, że w okresie wdrażania reform personel PKP Przewozy Regionalne będzie aktywnie wspomagał samorządy w realizacji programu reform.</p>
<p>Każde z województw powinno suwerennie określić, co chce w ramach regionalizacji czynić. Nie powinno się narzucać jednolitych zasad.</p>	<p>Uwagę uwzględniono. Założenia reformy przedstawione w Programie nie przewidują narzucania jednolitych zasad tworzenia spółek. Każdy samorząd ma prawo ich tworzenia zgodnie ze swoimi potrzebami. Jedynymi ograniczeniami w tym zakresie są przepisy prawa oraz założenia programu reformy finansów publicznych. W Programie zaproponowano różne rozwiązania, jednak samorządy będą decydowały o ostatecznym kształcie spółek i sposobie świadczenia przewozów regionalnych.</p>
<p>W Programie założono pełną odpowiedzialność samorządów wojewódzkich za reformę przewozów regionalnych. Czy samorządy innych szczebli mogą uczestniczyć w tym procesie?</p>	<p>Uwagę uwzględniono. Podstawową rolę w organizacji regionalnych przewozów pasażerskich, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, odgrywają samorządy wojewódzkie. Samorządy gminne i powiatowe odgrywają rolę pomocniczą w zakresie organizacji regionalnych przewozów pasażerskich. Wynika to z ustawy o samorządzie gminnym i powiatowym.</p>

Harmonogram reform	
<p>Stwierdzono że, nałożenie na samorządy obowiązku utworzenia spółek prawa handlowego od początku 2004 jest niemożliwe do realizacji.</p> <p>Rok 2004 powinien być poświęcony na opracowanie solidnych podstaw regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. Reforma powinna być wprowadzona od 2005 roku.</p>	<p>Uwagi nie uwzględniono. Reformy przewozów regionalnych rozpoczną się natychmiast. W Programie przyjęto, że rok 2004 będzie rokiem wdrażania nowego systemu finansowania i organizacji przewozów regionalnych. W pierwszej kolejności zreformowany zostanie system przewozów w tych województwach w których proces przygotowań został najbardziej zaawansowany. W pozostałych województwach przewozy regionalne będą w 2004 roku wykonywane na podstawie kontraktów zawartych z dotychczasowym przewoźnikiem (PKP Przewozy Regionalne) lub innym przewoźnikiem wskazanym przez samorząd. Samorządy będą miały decydujący głos w zakresie ustalania rozkładu jazdy i zakresu zamawianych usług. Pełne wdrożenie nowego systemu organizacyjno-finansowego przewozów regionalnych będzie miało miejsce w roku 2005.</p>
Zadłużenie PKP Przewozy Regionalne	
<p>PKP Przewozy Regionalne ma bardzo duże zadłużenie. Czy nie będzie to miało wpływu na przyszłą pozycję startową nowych spółek? W jaki sposób zostanie zlikwidowane zadłużenie PKP PR wobec PKP Cargo i PLK.</p> <p>Czy zamiana długu na akcje ma sens skoro PR mają kilkumilionowe straty?</p>	<p>Uwagę uwzględniono. Do Programu zostaną wprowadzone dodatkowe zapisy na ten temat. Zgodnie z Programem, samorządowe spółki przewozowe rozpoczną działalność bez długu. Zarządy spółek PKP Przewozy Regionalne, PKP Cargo i PKP PLK podjęły działania mające na celu minimalizację tych wierzycielności. Programie zakłada się ich znaczną redukcję do końca 2004 roku. Do końca stycznia zostanie przyjęty plan restrukturyzacji tych wierzycielności. Nieuregulowany dług pozostanie w spółce usług kolejowych (SUK). Fakt, że „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. jest obecnie zadłużona nie powinno mieć wpływu i nie powinno obciążać przyszłych podmiotów. Jednakże zależeć to będzie przede wszystkim od ostatecznej przyjętej koncepcji podziału Spółki i jej restrukturyzacji Korzystając z zapisów Rozdziału 4a ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w dniu 30 października br. „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury z wnioskiem o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego w zakresie dotychczasowych zobowiązań cywilno-prawnych. Zaproponowane przez Spółkę warunki restrukturyzacji zobowiązań i ich ewentualna konwersja na udziały będzie negocjowana z największymi wierzycielami Spółki. Ostateczne decyzje będą podjęte w ramach ugody restrukturyzacyjnej.</p>
Wpływ nowych spółek na koszty.	
<p>Zaprezentowana koncepcja reform PR oznacza, że nowa spółka będzie musiała ponosić koszty, na które nie będzie miała wpływu ponieważ usługodawcami są</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Restrukturyzacja spółki PKP Przewozy Regionalne jest częścią programu reform Grupy PKP założonego w Programie. . W ramach tych reform podjęte zostaną działania mające na celu obniżkę stawek dostępu do infrastruktury. W tym celu, zgodnie z Programem w 2004 roku wykonane zostaną prace doradcze w wyniku, których będzie</p>

<p>wyłącznie monopolisci (PLK S.A., CARGO, PR, Energetyka, inne). Ceny ich usług nie są wynikiem konkurencji, są w nich ukryte przerosty zatrudnienia oraz odzwierciedlają one utrzymywanie niepotrzebnego majątku w grupie PKP. W rezultacie spółki te oferują swe usługi po bardzo wysokich cenach co bardzo zwiększa koszty wykonywania przewozów regionalnych. Brak jest programu obniżenia kosztów w tych spółkach który zakładałby zmniejszenie zatrudnienia oraz ograniczenie innych kosztów.</p>	<p>wdrożony nowy system ustalania stawek za dostęp do infrastruktury.</p> <p>Program zakłada dalsze zmniejszenie kosztów energii elektrycznej poprzez kontynuację restrukturyzacji spółki PKP Przewozy Regionalne. W Programie założono połączenie kapitałowe spółki PKP Energetyka z PKP PLK co powinno przyczynić się do dalszego polepszenia efektywności systemu dystrybucji energii elektrycznej i obniżki jej kosztów.</p> <p>Zgodnie z Programem samorządy rozważą różne formy organizacyjne spółek przewozowych w tym przejęcie przez nie całości taboru i zespołów trakcyjnych od PKP Cargo. Przy takim rozwiązaniu koszty tych usług byłyby w pełni uzależnione od decyzji i efektywności działania spółek samorządowych.</p> <p>W ten sposób Program stwarza samorządom możliwości przejęcia pełnej kontroli nad wszystkimi elementami kosztów usług przewozowych.</p>
<p>Spółki Grupy PKP są głównym generatorem kosztów w ruchu regionalnym, nie zdołają zmniejszyć zatrudnienia oraz ograniczyć kosztów. Źródłem powstania straty PKP PR obok niewystarczającego finansowania są wysokie ceny po których spółki Grupy PKP sprzedają przewoźnikom usługi. W jakim stopniu ceny te są rynkowe a jakim ukryte są w nich przerosty zatrudnienia w Grupie PKP. W jakim stopniu odzwierciedlają one utrzymywanie niepotrzebnego majątku?</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Spółka PKP Przewozy Regionalne w ramach prowadzonej działalności przewozowej nabywa usługi od spółek Grupy PKP w wysokości 2/3 kosztów ogółem. Zasadniczą pozycję stanowią koszty dostępu do linii – ok. 30% kosztów, które wynikają z obowiązujących wszystkich przewoźników stawek, koszty zakupu energii od spółki Energetyka – około 14% kosztów ogółem oraz koszty obsługi trakcyjnej realizowane przez Cargo – około 13% kosztów Przewozów Regionalnych. Podnoszony problem zbyt wysokich cen usług spółek Grupy PKP należy rozpatrywać w dwóch aspektach – możliwości ograniczenia ich zakupu oraz obniżenia cen jednostkowych usług. Rezerwy w zakresie ograniczenia zakupu usług, a tym samym obniżenia poziomu kosztów na pewno można uzyskać w wyniku oszczędności energii – uzyskanie znaczących efektów w tym zakresie można się jednak spodziewać tylko w wyniku poczynionych nakładów inwestycyjnych - energooszczędny tabor – autobusy szynowe, zmiana źródeł energii. Program zawiera konkretne działania w tym zakresie – zakup energooszczędnego taboru za kwotę 200 mln. zł.</p> <p>Obniżenie cen jednostkowych dotyczy opłaty za dostęp do linii oraz obsługi trakcyjnej. Oszczędności kosztów jakie wystąpiły w spółce PLK znajdują odzwierciedlenie w obniżce opłaty podstawowej usługi udostępniania linii, która w 2002r. wyniosła 7,69 zł/pockm., a w 2003 r. została obniżona do 7,19 zł/pockm.</p> <p>Obsługa trakcyjna realizowana dotychczas przez Cargo wraz z wymianą taboru na autobusy szynowe będzie w sposób naturalny ograniczana, a jej koszt zostanie zminimalizowany.</p>

Ograniczanie przewozów	
Kto będzie odpowiedzialny za ograniczanie ilości przewozów pasażerskich?	Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Zgodnie z Programem, samorzady będą ustalały rozkład jazdy zgodnie ze swoimi potrzebami, oceną popytu, systemem transportu regionalnego i możliwościami finansowymi. Celem niniejszej reformy jest racjonalizacja przewozów a nie ich ograniczanie.
Zgłoszono postulat, że nie należy ograniczać zakresu przewozów regionalnych (ilości pociągów)	Uwagi nie uwzględniono. W Programie założono dostosowanie wielkości przewozów do popytu i możliwości finansowych samorządów wojewódzkich, które zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego przejmują odpowiedzialność za organizację i finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich
Ograniczenie przewozów regionalnych nie ma sensu ponieważ większość kosztów jest stałych	Uwagi nie uwzględniono. W spółce „PKP Przewozy Regionalne” około 75 % kosztów Spółki, to koszty zmienne, ściśle uzależnione od wielkości pracy eksploatacyjnej i liczby uruchamianych pociągów. W dużej części dotyczą one spółek Grupy PKP, dla których są kosztami stałymi.

Symulacje finansowe dla nowych spółek	
W Programie brak jest symulacji finansowych, które pokazywałyby jakie korzyści ekonomiczne wynikną z proponowanej regionalizacji. Symulacje takie powinny ocenić takie elementy jak wartość majątku spółki, w tym taboru, amortyzację, czynsze, dzierżawy, przychody, itp. W oparciu o takie symulacje powinno ocenić się efektywność reform. Jednocześnie samorzady powinny otrzymać materiał Ministerstwa Infrastruktury analizujący działalność przewozów regionalnych wykonany przez Ośrodek Badania Ekonomiki Transportu (OBET)	Przedstawia się następujące wyjaśnienie. W trakcie przygotowania programu reform PKP S.A. opracowało przykładowe założenia finansowo-organizacyjne dla samorządowych spółek przewozowych. Szczegółowe symulacje finansowe wykonane zostaną przez samorzady, które są ustawowo odpowiedzialne za organizację przewozów i ich finansowanie. PKP Przewozy Regionalne dostarczy samorządowi wszystkie dane niezbędne do wykonania takich symulacji. Ministerstwo Infrastruktury zapewni pomoc samorządom w przygotowaniu biznes planów. Zgodnie z założeniami Programu wielkość majątku jaki zostanie przejęty przez spółki zależy od decyzji samorządów. To samorzady będą decydowały o tym czy i jaki tabor przejmą, jak ukształtują strukturę zatrudnienia, itp. W 2003r. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu (OBET) wykonał na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury pracę badawczą pt. „Analiza kosztów wykonywania kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych, ocena i wnioski”. W danych wyjściowych do opracowania nie uwzględniono zmian w zasadach finansowania przewozów wprowadzonych nową ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Wnioski z przeprowadzonej w tej pracy analizy dotyczą możliwości racjonalizacji kosztów wykonywania przewozów regionalnych. Informacje, którymi dysponuje Spółka PKP Przewozy Regionalne w postaci zestawienia podstawowych wielkości dotyczących kolejowych przewozów regionalnych na 2004r., przekazano samorządom. (załącznik nr 2). Dane te dotyczą przewozów regionalnych i są zgodne ze złożonymi przez Spółkę zamówieniami na rozkład jazdy w 2004r. Określenie szczegółowego zakresu działalności regionalnych podmiotów realizujących pasażerskie przewozy kolejowe, jak również oszacowanie wielkości niezbędnego majątku i

	<p>określenie innych niezbędnych parametrów finansowych jest w gestii samorządów, jako organizatorów przewozów.</p> <p>W grudniu 2003 roku i styczniu 2004 roku będą przeprowadzone spotkania z samorządami w czasie których przedstawione zostaną wyniki symulacji i materiały OBET. Pamiętać należy jednak, że zarówno symulacje finansowe PKP S.A. jak i raport OBET dotyczą analizy spółki PKP Przewozy Regionalne a nie nowych spółek samorządowych, dlatego mogą one stanowić jedynie punkt odniesienia do analiz, które są w gestii samorządów.</p>
--	--

Restrukturyzacja zatrudnienia	
W Programie brak jest jednoznacznego określenia ile osób zostanie zwolnionych ze spółki PKP Przewozy Regionalne.	Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Program zakłada że celem reformy jest racjonalizacja przewozów regionalnych a nie ich ograniczenie. Zakłada się, że restrukturyzacja zatrudnienia ograniczona będzie jedynie do naturalnych odejść i zmian miejsc zatrudnienia (np. z PKP Przewozy Regionalne do spółek samorządowych).

Przekazanie majątku	
Niezbędne jest przekazanie stosownej części majątku PKP samorządom województw. Jaki majątek PKP Przewozy Regionalne zamierzają wnieść do regionalnych spółek? Koniecznie należałoby wnieść do nowej spółki tabor.	Uwaga przyjęta. W Programie przewidziano, że spółki regionalne przejmą od PKP Przewozy Regionalne majątek niezbędny do prowadzenia działalności przewozowej. Zgodnie z Programem o strukturze i ilości przejmowanego majątku zadecydują samorządy. W Programie proponuje się aby spółki przejęły tabor od PKP Przewozy Regionalne.
W Programie jako dodatkowe źródło finansowania wskazuje się korzyści z przekazanych samorządom nieruchomości kolejowych. Z innych materiałów i informacji przedstawianych przez PKP S.A. wynika że nieruchomości te w wielu przypadkach są źródłem kosztów a nie przychodów. Jeśli PKP S.A. dysponuje tak żywoźnym źródłem przychodów, dlaczego w Programie założono że pozbywa się ich na rzecz samorządów a nie wykorzystuje ich dla Grupy PKP	Przedstawia się następujące wyjaśnienia. W Programie założono, że przekazanie nieruchomości lub korzyści z nieruchomości samorządom wojewódzkim jest elementem całego programu reform. Bez zreformowania przewozów regionalnych nie będzie możliwe zrestrukturyzowanie całej Grupy PKP i stworzenie efektywnego ekonomicznie systemu transportu kolejowego w Polsce. Przekazanie nieruchomości spółkom regionalnym służy interesom całej Grupy PKP. Formy prawne przekazania majątku (aport, leasing, wykorzystanie korzyści) zostaną ustalone do końca stycznia 2004 roku.

<p>W Programie założono przekazanie nieruchomości do spółek przewozowych W jaki sposób będzie odpisywane 15 procent wartości tych nieruchomości na Fundusz Własności Pracowniczej?</p>	<p>Przedstawia się następujące wyjaśnienie. Przekazanie nieodpłatnie nieruchomości na rzecz Samorządów, oraz przeniesienie praw własności w trybie art.66 ustawy Ordynacja podatkowa nie jest sprzedażą nieruchomości i praw z nimi związanych, o których mowa w art.63 ust.2 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji o których mowa w art.63 ust.2 i prywatyzacji, dlatego nie stanowi podstawy do naliczania 15 % odpisu na FWP.</p>
<p>Przewozy międzywojewódzkie</p>	
<p>Należy odstąpić od przeniesienia przewozów międzywojewódzkich do PKP Intercity. Czy dokonano tego w celu eliminacji konieczności finansowania tych przewozów z budżetu państwa?</p> <p>Przekazanie pociągów międzywojewódzkich do spółki PKP Intercity jest niekorzystne dla tej spółki. Będzie ona musiała pokryć stratę wynikającą z wykonywania tych przewozów co pogorszy jej sytuację ekonomiczną. W przeciwnym razie będzie to oznaczać konieczność znacznego ograniczenia połączeń międzywojewódzkich.</p>	<p>Uwagi nie przyjęto. W Programie założono dokonanie racjonalizacji przewozów międzywojewódzkich. Przewozy dalekobieżne podobnie jak w innych krajach Unii Europejskiej będą docelowo świadczone na warunkach komercyjnych. Program zakłada eliminację konkurencji wewnątrz Grupy PKP. Pociągi międzywojewódzkie pokrywające się z pociągami PKP Intercity zostaną wyeliminowane. W szczególnych sytuacjach, gdy pociągi międzywojewódzkie spełniają kryteria usług o charakterze służby publicznej będą one mogły być dofinansowywane przez samorządy wojewódzkie.</p>
<p>Tabor</p>	
<p>W Programie założono intensywny program wymiany taboru. Jest to plan nierealny. Nie ma możliwości wymiany taboru w ciągu roku na nowoczesny i oszczędny.</p>	<p>Przedstawia się następującą informację. Program zakłada że tabor będzie wymieniany stopniowo. W 2003 roku złożone zostaną zamówienia, które będą zrealizowane w ciągu następnych trzech lat. W Programie założono jako priorytetowe wykorzystanie mocy produkcyjnych polskich zakładów taborowych. W ten sposób przy restrukturyzacji przewozów regionalnych zapewni się pracę tysiącom pracowników tych zakładów. Obecnie w przemyśle produkującym tabor w Polsce pracuje około 40 tysięcy osób.</p>
<p>Analiza stanu obecnego/Badania rynku</p>	
<p>Ministerstwo Infrastruktury powinno przedstawić dokładną analizę marketingową ilości pasażerów na poszczególnych odcinkach kolejowych</p>	<p>Przedstawia się następującą informację. Samorządy wojewódzkie ustalają zapotrzebowanie na przewozy regionalne na podstawie prowadzonych badań ilości podróży w poszczególnych relacjach. Spółka także prowadzi badania frekwencji w poszczególnych pociągach, wycofując się z najbardziej deficytowych połączeń.</p>

Należy przedstawić analizę obecnego stanu spółki PKP Przewozy Regionalne.	Wynik finansowy spółki za 10 miesięcy 2003 roku przedstawiono w załączniku 3.
Uwzględnienie kosztów zewnętrznych	
Przy ocenie efektywności połączeń kolejowych należy brać uwagę koszty zewnętrzne, wtedy kolej będzie tańsza.	Zewnętrzne koszty transportu wiążą się z zanieczyszczeniem środowiska, wypadkami komunikacyjnymi, hałasem i kongestią. Władze publiczne wszystkich szczebli są zobowiązane w prowadzonej polityce uwzględniać te koszty, zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju.

VAT	
<p>Podział zakładów przewozów regionalnych wg województw spowoduje konieczność rozliczania się pomiędzy nimi poprzez wzajemne wystawianie faktur VAT, co spowoduje obowiązek płacenia podatku VAT (czego dzisiaj się nie robi).</p> <p>Koncepcja regionalizacji to odsunięcie od budżetu centralnego obowiązku dotowania regionalnych przewozów pasażerskich, a jednocześnie zwiększenie wpływów do budżetu centralnego z tytułu naliczenia podatku VAT od 16 regionalnych operatorów..</p>	<p>Przedstawia się następującą informację. Podział zakładów przewozów regionalnych wg województw będzie neutralny w podatku VAT, z uwagi na konstrukcję tego podatku – podatek należny i podatek naliczony. Zakłady dokonujące sprzedaży będą musiały wystawiać faktury VAT (konieczność naliczenia podatku należnego VAT), natomiast zakłady dokonujące zakupów będą miały możliwość odliczenia podatku VAT, wynikającego z faktury VAT dokumentującej zakup. usługi w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich międzymiastowych są opodatkowane obniżoną stawką VAT – 7%. Spółka PKP Przewozy Regionalne dokonuje głównie zakupów usług i towarów opodatkowanych stawką 22%. W związku z powyższym Spółka ma prawo do tzw. zwrotów bezpośrednich podatku naliczonego VAT. Podział na zakłady regionalne wg województw nie spowoduje zmiany tego stanu. Poszczególne zakłady wojewódzkie świadcząc usługę przewozu osób, opodatkowaną stawką 7%, będą miały również prawo do zwrotów bezpośrednich podatku naliczonego, w przypadku gdy kwota podatku naliczonego będzie przekraczała kwotę podatku należnego.</p> <p>Zadaniem samorządów będzie odpowiednie skoordynowanie rozkładów jazdy w poszczególnych województwach, tak aby poszczególne spółki nie musiały wykonywać wzajemnie usług wobec siebie. Natomiast jeśli chodzi o wzajemne rozliczenia z tytułu biletów ulgowych – analogiczny system funkcjonuje w przypadku transportu autobusowego międzymiastowego. Samorządy wojewódzkie dotujące ulgowe przejazdy nie sygnalizowały problemów w rozliczaniu podatku VAT.</p>

Zagadnienia finansowe	
Jakie jest uzasadnienie przekazania 200 mln zł z PHS samorządom?	Przedstawia się następującą informację. Środki w wysokości 200 mln zł stanowią część wierzytelności, jaką spółka PKP S.A. odzyska w ramach prywatyzacji PHS i zamierza je przeznaczyć na zakup taboru dla ruchu pasażerskiego. Zakupiony przez PKP S.A. tabor może być wniesiony do spółki Przewozy Regionalne na podwyższenie kapitału lub do spółek tworzonych przez samorządy jako udział PKP S.A. w nowych podmiotach .
Należy przedstawić analizę realności wyliczenia kwoty przeznaczonej na finansowanie przewozów regionalnych w ramach reformy.	<p>Przedstawia się następującą informację. Zgodnie z ustawą z dnia 13 listopada 2003r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, która wprowadza – począwszy od 2004r. – nowy system finansowania jednostek samorządu terytorialnego, organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych jest zadaniem własnym i jest finansowane z dochodów własnych samorządu województwa (art. 70). Przy opracowaniu projektu ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego za podstawę zwiększania dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego, w tym województw samorządowych, przyjęto kwoty dotacji celowych na realizację zadań z zakresu administracji rządowej oraz finansowanie i dofinansowanie zadań własnych oraz subwencji przekazanych z budżetu państwa jednostkom samorządu terytorialnego w 2002r. W związku z zastąpieniem dotacji dotychczas przekazywanych na dofinansowanie ww. zadania własnego województwa, jednostki samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego otrzymały zwiększone dochody własne. Za podstawę zwiększenia dochodów własnych województw samorządowych przyjęto kwoty dotacji jakie otrzymały województwa samorządowe na zadania, których sposób finansowania ulega zmianie od 1 stycznia 2004r. Na dofinansowanie zadania samorządu województwa w zakresie organizowania i dotowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, przyjęto kwotę dotacji w wysokości 300 mln zł. Na dalszym etapie prac kwota na dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych została urealniona poprzez zwiększenie o 200 mln zł, tj. łącznie do kwoty 500 mln zł. W związku z tym, zwiększeniu uległa również wielkość wskaźnika udziału we wpływach z CIT z 14,4% do 15,9%, tj. o 1,5%.</p> <p>Wynikiem podniesienia wielkości wskaźnika w CIT jest zwiększenie kwoty części wyrównawczej subwencji ogólnej dla województw o kwotę ok. 40,6 mln zł oraz części regionalnej subwencji ogólnej dla województw o kwotę ok. 32,5 mln zł.</p>

	Zwiększony strumień środków publicznych przekazywanych do samorządów województw gwarantuje realizację publicznych zadań określonych ustawami szczególnymi, w tym w zakresie organizowania i dotowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.
Przewidywana kwota 530 mln zł w roku 2004 jest co najmniej dwukrotnie za mała aby to zadania można było poprawnie realizować. Z materiałów prezentowanych przez Rząd od lat wiadomo, że potrzebne są nakłady rządu 1 – 1,2 mld zł.	Zaplanowana, minimalna kwota dofinansowania kolei regionalnych przez samorządy wojewódzkie w wysokości 538 mln zł dostosowana jest do aktualnych możliwości finansowych państwa. Ponadto, na zakup i modernizację taboru kolejowego planuje się przeznaczyć: 200 mln zł ze sprzedaży akcji PKP S.A. w Polskich Hutach Stali, 100 mln zł z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców (w 2004 r. po zgromadzeniu środków z prywatyzacji), prowadzone są również starania o kwotę 50 mln EUR z funduszy strukturalnych UE. Na refundację ulg ustawowych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2004 zaplanowano dotację w wysokości 370 mln zł. W wyniku reform zakłada się racjonalizację działania Grupy PKP.
W 2004 r. pieniędzy na przewozy regionalne będzie mniej niż w 2003. bo w 2003 było 600 mln (300 dotacji oraz 300 obligacji PKP S.A)	Przedstawia się następującą informację. Dofinansowanie kolei regionalnych od 2004 r. wyniesie 538 mln zł. Jest to wzrost w stosunku do dotacji z 2003 r. o ponad 200 mln zł. Dotyczy to wielkości zasilania przewozów regionalnych wyłącznie ze środków publicznych. Dodatkowe 300 mln uzyskane w 2003 roku wynika z dalszego zadłużania się Grupy PKP.
Brak na chwilę obecną informacji o przychodach województw w roku 2004 r., co uniemożliwia jakiegokolwiek planowanie wydatków – szczególnie na nowe zadania. Nowe rozwiązania w tym zakresie winny zawierać stabilne mechanizmy finansowania przewozów regionalnych. Dlaczego zakłada się, że ten system finansowania przewozów regionalnych zapewni ich funkcjonowanie, pomimo, że uważa się, że odpisy z CIT są bardzo niestabilnym źródłem dochodów? Jeśli tej stabilności nie będzie, to żaden z samorządów nie zdecyduje się na uczestnictwo. Podkreślony został fakt braku stabilności finansowania pasażerskich przewozów kolejowych, dlatego też zapytano o stabilność przyjętych rozwiązań. Zapisy ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego powodują w województwie mazowieckim konieczność odprowadzenia	Przygotowując projekt ustawy o dochodach jst, każde nowe zadanie przekazywane do wykonywania przez samorządy jako zadanie własne było szczegółowo analizowane pod kątem nakładów niezbędnych do jego sfinansowania. Na tej podstawie obliczany był udział województw w dochodach z tytułu podatków PIT i CIT. Uwzględniając sytuację społeczno – gospodarczą każdego województwa stworzony został algorytm zawierający także mechanizm wyrównawczy pomiędzy najsłabszymi i najmocniejszymi finansowo jednostkami. Ma to na celu zapewnienie stabilności finansowej wszystkich samorządów. W pracach tych uczestniczyli również przedstawiciele samorządów.

<p>opłaty wyrównawczej, co spowoduje, iż samorząd będzie miał do dyspozycji w roku 2004 kwotę mniejszą, niż w roku bieżącym na dofinansowanie przewozów – problem podniesiony przez przedstawiciela samorządu województwa mazowieckiego,</p>	
<p>W I kwartale roku wpływy z podatków są bardzo niskie i nie wystarczą na terminowe regulowanie zobowiązań samorządów wobec przewoźnika, w jaki sposób MF pomoże rozwiązać ten problem?</p>	<p>Zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, od 2004r., organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych jest zadaniem własnym i jest finansowane z dochodów własnych samorządu województwa. Natomiast dotychczas, na podstawie przepisów art. 40 ustawy o transporcie kolejowym zadanie to należało również do zadań własnych samorządu, lecz finansowane było dotacją z budżetu państwa. System ten był krytykowany właśnie z uwagi na jego niestabilność. Dotacje z budżetu państwa przekazywane były z opóźnieniem i często w niepełnej wysokości. Wielkość środków faktycznie przekazywanych do samorządów uzależniona była od sytuacji budżetu państwa. Zmiana źródła finansowania przewozów regionalnych z dotacji budżetowej na dochody własne samorządów skraca ścieżkę przekazywanych środków i przyczynić się ma do poprawy stabilności finansowania kolei regionalnych.</p> <p>Odnosząc się do wątpliwości dotyczącej chęci zaangażowania się samorządów w prace nad regionalizacją kolei należy stwierdzić, że samorządy są zainteresowane możliwością aktywnego kształtowania polityki transportowej na swoim terenie. Dodatkowo uzgodniono, że PKP S.A. przekaze zainteresowanym samorządom nieruchomości o wartości ok. 100 mln zł.</p>
<p>Należy przedstawić sposób obliczania funduszy samorządów wojewódzkich przeznaczonych na transport kolejowy</p>	<p>Zgodnie z art. 25 ust. 8 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, kwotę stanowiącą 30% części regionalnej subwencji ogólnej dla województw, dzieli się między województwa w celu uzupełnienia dochodów związanych ze zmianą sposobu finansowania zadań. W 2004r. – na mocy przepisu art. 82 – powyższa kwota będzie dzielona pomiędzy województwa w których dochody przeliczeniowe są niższe od dochodów bazowych. Po 2004r. podziału tych środków dokonywać będzie minister właściwy do spraw finansów publicznych, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostki samorządu terytorialnego w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem sytuacji finansowej województwa, a w szczególności wydatków związanych z realizacją zadań z zakresu regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Dodatkowo, zgodnie z art. 26 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, w budżecie państwa tworzy się rezerwę subwencji ogólnej:</p> <p>w wysokości 2% sumy planowanych części wyrównawczych subwencji ogólnej ustalonej dla</p>

	<p>gmin, powiatów i województw. Środki te będą przeznaczone na uzupełnienie dochodów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności na zadania związane z pomocą społeczną oraz na wyrównanie różnic w dochodach jednostek samorządu terytorialnego po zmianie systemu finansowania zadań. Rezerwą tą dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego i właściwych ministrów. oraz rezerwę na dofinansowanie m.in. inwestycji na drogach publicznych wojewódzkich, rozpoczętych przed dniem 1 stycznia 1999r. Rezerwą tą dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego. Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego przewiduje zatem możliwość uzupełnienia z ww. środków także dochodów województw samorządowych, jeżeli takie stanowisko wyrazi reprezentacja jednostek samorządu terytorialnego.</p>
<p>Należy przedstawić mechanizmy zmuszające samorzady terytorialne do wydatkowania pieniędzy przeznaczonych na dofinansowanie kolei w rzeczywistości na ten cel.</p>	<p>Art. 6 ust. 1 i ust. 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie województwa stanowi, iż samorząd województwa wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, prowadząc samodzielną gospodarkę finansową na podstawie budżetu. W myśl przepisu zawartego w art. 67 ust. 1 powołanej ustawy, dochody własne stanowią zasadnicze źródło finansowania zadań województwa. Przywołane regulacje jednoznacznie wskazują, iż samorząd województwa dysponując środkami finansowymi, m.in. w postaci dochodów własnych, jest zobligowany przez ustawodawcę do wykonywania określonych ustawami zadań publicznych. Ustawową odpowiedzialnością ww. podmiotów administracji publicznej za wykonywanie określonych prawem zadań publicznych podkreślają przepisy ustanawiające sankcje w przypadku niewywiązywania się tych podmiotów z realizacji zadań przypisanych im ustawowo. W sytuacji powtarzających się przypadków naruszenia przez organy samorządu województwa – sejmik i zarząd województwa – Konstytucji lub ustaw, art. 84 ustawy o samorządzie województwa dopuszcza możliwość rozwiązania organów samorządu województwa. W razie nierokującego szybkiej poprawy i przedłużającego się braku skuteczności w wykonywaniu zadań publicznych przez organy samorządu województwa – na mocy przepisu art. 85 ustawy – ustawodawca dopuścił możliwość zawieszenia organów samorządu województwa i ustanowienia zarządu komisarycznego.</p> <p>Zgodnie z ustawą o finansach publicznych, zarząd województwa do dnia 15 listopada roku poprzedzającego rok budżetowy przedstawia sejmikowi województwa projekt uchwały budżetowej na dany rok. (z uwagi na późne wejście w życie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, projekt uchwały budżetowej na rok 2004r. przedstawiony zostanie</p>

	wyjątkowo do dnia 15 grudnia br.). Projekt uchwały budżetowej zawiera m.in. zestawienie wszystkich wydatków samorządu województwa, w tym również wielkość nakładów przewidzianych na koleje regionalne.
Czy planowane jest zaliczenie środków z dotacji roku 2003 przeznaczonych na zakupy taboru do środków nie wygasających z upływem roku budżetowego,	W projekcie rozporządzenia Rady Ministrów ws. wykazu wydatków niewygasających z upływem roku budżetowego (wersja z dnia 1. 12.03 r. – przed KRM) przewidziano ujęcie kwoty 2,558 mln zł na zakup taboru kolejowego) z wnioskiem o ujęcie tych wydatków w rozporządzeniu wystąpiły tylko dwa województwa. Wnioski te w całości zostały uwzględnione przez Ministerstwo Finansów. Decyzję o ostatecznym kształcie rozporządzenia podejmuje Rada Ministrów.

Załączniki

Załącznik nr 1

INFORMACJE O VAT I PDOP ZA 2002 ROK ORAZ ZA PÓLROCZE 2003

Lp.	Nazwa Spółki	VAT 2002		VAT I półrocze 2003		PDOP 2002		PDOP I półrocze	
		do wpłaty	wpłacony	do wpłaty	wpłacony	do wpłaty	wpłacony	do wpłaty	wpłacony
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	PKP S.A.	124 510 098,00	23 181 440,00	39 012 787,00	39 012 787,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	PKP CARGO S.A.	56 378 389,00	56 378 389,00	25 012 167,00	25 012 167,00	93 352 501,00	93 517 243,00	12 679 783,00	13 814 389,00
3	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	PKP Intercity Sp. z o.o.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	PKP Energetyka Sp. z o.o	75 323 364,00	75 323 364,00	61 913 151,00	61 913 151,00	5 758 903,00	5 758 903,00	1 199 029,00	1 199 029,00
6	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o	30 477 697,00	30 477 697,00	9 870 335,00	9 870 335,00	2 768 862,00	2 768 862,00	0,00	0,00
7	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	396 353 730,62	396 353 730,62	184 035 388,80	184 035 388,80	0,00	0,00	0,00	0,00
8	PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o	0,00	0,00	0,00	0,00	1 583 914,00	1 583 914,00	6 149 177,00	6 149 177,00
10	PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	PKP Informatyka Sp. z o.o	12 421 993,00	12 421 993,00	4 776 455,00	4 776 455,00	1 655 507,00	1 655 507,00	4 543 281,00	4 543 281,00
12	razem	695 465 271,62	594 136 613,62	324 620 283,80	324 620 283,80	105 119 687,00	105 284 429,00	24 571 270,00	25 705 876,00

W PKP S.A. z kwoty 124 510 098 zł (VAT za 2002r.) należy wyliczyć kwotę 48 413 538,91 zł podlegającą restrukturyzacji finansowej

Załącznik nr 2.

Zestawienie podstawowych wielkości dotyczących kolejowych przewozów regionalnych na zamówiony rozkład jazdy w 2004r.

Lp	Województwo	Tabor								Zatrudnienie do przejęcia	Praca eksploatacyjna w mln poc.km	Praca przewozowa w mln pas.km
		EZT		wagony		w tym wagony piętrowe		autobusy szynowe				
		ilość	wartość netto wg stanu na 30.09.2003r. [w mln zł]	ilość	wartość netto wg stanu na 30.09.2003r. [w mln zł]	ilość	wartość netto wg stanu na 30.09.2003r. [w mln zł]	ilość	wartość netto wg stanu na 30.09.2003r. [w mln zł]			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
01	Województwo Podlaskie	24	6,19	112	10,26	45	5,34	3	0,30	150	2,42	142,52
02	Województwo Kujawsko-Pomorskie	81	23,41	193	11,52	144	8,62	1	obcy	245	4,75	418,76
03	Województwo Pomorskie	-	-	169	8,64	74	1,59	5	6,85	405	5,57	558,41
04	Województwo Śląskie	147	28,80	253	29,14	60	9,19	-	-	529	8,76	916,95
05	Województwo Świętokrzyskie	-	-	103	6,33	-	-	-	-	190	1,81	121,86
06	Województwo Małopolskie	129	25,72	20	1,01	-	-	1	-	365	7,51	363,04
07	Województwo Lubelskie	51	13,72	142	22,17	24	0,76	2	0,10	365	3,38	242,71
08	Województwo Łódzkie	94	13,94	158	41,05	8	0,17	-	-	413	5,43	367,23
09	Województwo Warmińsko-Mazurskie	74	16,47	85	8,95	-	-	-	-	230	3,92	327,66
10	Województwo Opolskie	54	7,13	55	1,43	32	0,46	-	-	274	2,68	254,77
11	Województwo Wielkopolskie	44	14,92	375	40,68	171	19,92	4	obce	477	8,36	794,06
12	Województwo Podkarpackie	-	-	242	9,57	159	6,52	-	-	234	3,64	228,39
13	Województwo Zachodniopomorskie	87	24,05	30	0,53	-	-	-	-	286	3,41	339,52
14	Województwo Mazowieckie	177	82,75	153	41,32	-	-	-	-	401	14,63	1 446,82
15	Województwo Dolnośląskie	73	10,73	227	11,59	106	2,22	1	1,80	386	6,55	561,58
16	Województwo Lubuskie	-	-	143	7,59	28	0,62	1	obcy	198	2,08	156,22
	RAZEM	1 035	267,83	2 460	251,78	851	55,41	18	9,05	5 148	84,90	7 240,50

Załącznik nr 3

Przewozy Regionalne – aktualna sytuacja

tys. zł

Lp..	Wyszczególnienie	10 miesięcy 2003	Prognoza wykonania 2003r.*
A.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	1 442 239,2	2 078 061,9
	z tego:		
	Przychody netto ze sprzedaży produktów	1 439 594,2	2 069 947,3
	Zmiana stanu produktów (zwiększenie +, zmniejszenie -)	0,0	
	Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	123,1	140,5
	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	2 521,9	7 974,1
B.	Koszty działalności operacyjnej	2 669 985,9	3 245 830,9
	z tego:		
	Amortyzacja	58 976,6	69 372,0
	Zużycie materiałów i energii	450 677,3	557 142,0
	Usługi obce	1 396 897,7	1 713 188,3
	Podatki i opłaty	15 022,4	17 802,9
	Wynagrodzenia	408 338,6	499 320,2
	Ubezpieczenia społeczne i inne	105 875,8	126 681,2
	Pozostałe koszty rodzajowe	232 205,2	257 081,1
	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1 992,3	5 243,2
C.	Wynik ze sprzedaży	-1 227 746,6	-1 167 769,0
D.	Pozostałe przychody operacyjne	453 311,4	86 074,3
	z tego:		
	zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	55,9	
	dotacje	374 831,8	
	z tego:		
	dotacja samorządowa	202 930,5	
	dotacja przedmiotowa	171 901,3	
	pozostała	0,0	
	inne przychody operacyjne	78 423,7	
E.	Pozostałe koszty operacyjne	72 064,0	74 668,9
	z tego:		
	Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	21,6	
	Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	46 326,6	
	Inne koszty operacyjne	25 715,8	

F.	Wynik na działalności operacyjnej	-846 499,2	-1 156 363,6
G.	Przychody finansowe	3 639,7	3 987,3
	z tego:		
	Dywidendy i udziały w zysku	0,0	
	Odsetki	2 637,4	
	Zysk ze zbycia inwestycji	0,0	
	Aktualizacja wartości inwestycji	0,0	
	Inne	1 002,3	
H.	Koszty finansowe	2 925,4	3 033,1
	z tego:		
	Odsetki	1 222,8	
	Strata ze zbycia inwestycji	0,0	
	Aktualizacja wartości inwestycji	0,0	
	Inne	1 702,6	
I.	Wynik na działalności gospodarczej	-845 784,9	-1 155 409,4
J1.	Zyski nadzwyczajne	0,0	
J2.	Straty nadzwyczajne	25,1	25,1
K.	Wynik brutto	-845 810,0	-1 155 434,5
L.	Podatek dochodowy		
M.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenie zysku	0,0	
N.	Wynik netto	-845 810,0	-1 155 434,5

* w prognozie wykonania 2003 dotacje zostały przeniesione z przychodów pozostałej działalności operacyjnej do przychodów ze sprzedaży (zgodnie z decyzją audytora).

Wg autorów Rządowego Programu

1. konieczna jest bezzwłoczna korekta założeń reformy w zakresie rozliczeń pomiędzy spółkami wewnątrz Grupy PKP (str 4) *Czy strona rządowa ma dzisiaj jakiegokolwiek propozycje zmian. Przypominam, że zgodnie z zapisem dotyczącym postulatu nr 8, temat ustanowienia prawa holdingowego ma być przedmiotem obrad Komisji Trójstronnej ds. Społeczno – Gospodarczych. Czy Pan Minister może określić okres czasu potrzebny Rządowi do rozwiązania tego problemu. Kiedy Pan Minister przedstawi pod dyskusję Komisji jakiegokolwiek propozycje i harmonogram dochodzenia do rozwiązań ustawowych.*

2. konieczne jest rozważenie zasadności rozwiązania przyjętego w trakcie komercjalizacji pp. PKP na mocy którego PKP Cargo świadczy usługi trakcyjne dla innych spółek Grupy PKP. (str 7) oraz:

- do końca marca 2004 zostanie wykonana analiza ekonomicznej opłacalności rozwiązań organizacyjnych dotyczących sposobu świadczenia usług trakcyjnych.....w wyniku tej analizy zostanie przygotowana koncepcja dalszej formy organizacyjnej w zakresie działalności trakcyjnej (str 36)

W świetle uzgodnień postulatu nr 6 Strona związkowa zgłasza konieczność skreślenia w Programie w/w zapisów:

3. konieczna jest reforma stawek dostępu do infrastruktury, (str 4)

a także:

- konieczność opracowania nowych zasad ustalania opłat za dostęp do infrastruktury. (str 9)
- weryfikacja systemu ustalania stawek dostępu do infrastruktury. (str 21)
- Optymalizacja stawek dostępu do infrastruktury. (str 34)

Ponieważ jest to problem wyjątkowo ważny zarówno dla polskich przewoźników (bo dla kolei regionalnej opłata za dostęp do linii stanowi aż 26% kosztów) jak i Spółki PLK SA kiedy konkretnie możemy spodziewać się od strony rządowej pierwszych poważnych propozycji rozwiązania tego zagadnienia. Czy rząd przewiduje nowelizację Art. 33 i 34 ustawy o transporcie kolejowym w której zawarto algorytm określania stawek dostępu?. Jeśli tak to czy jest już przewidziany harmonogram prac legislacyjnych a jeśli nie na czym reforma stawek dostępu miałyby polegać i kiedy zostałyby wdrożona?

Na str 43 Programu napisano : „Zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów przez PLK S.A. na modernizację infrastruktury będą uregulowane z wpływów uzyskanych za udostępniania infrastruktury.”

Jak ten zapis ma się do proponowanej reformy? Czy nie grozi to znacznym zwiększeniem i tak już wysokich stawek

4. dostosowanie wielkości i jakości infrastruktury kolejowej do wymogów nowoczesnego transportu kolejowego. (str 4)

w ten sposób, że

- **podjęte zostaną prace** mające na celu doprowadzenie jej do docelowego kształtu sieci kolejowej. Wymagać to będzie zamknięcia oraz modernizacji niektórych linii i budowy nowych linii. (str 20) *(kiedy, przez kogo i przy jakich kryteriach)*
- Dalszą **racjonalizację sieci** kolejowej, tj. **dostosowanie ilości** linii kolejowych i innej infrastruktury kolejowej do potrzeb przewozowych. (str 34) *choć już się nie mówi o likwidacji tylko o racjonalizacji bądź dostosowaniu, niech wszyscy mają świadomość, że nadal jest aktualny postulat nr 1 zapisany w Porozumieniu z 10/11 lipca 2003 który mówi o zaniechaniu działań zmierzających do likwidacji 6000 km linii kolejowych o znaczeniu regionalnym.*

Ponieważ zdaniem autorów Programu:

5. **Zaniechano przeprowadzenia gruntownej reformy ulg na przewozy kolejowe** zarówno ustawowych jak i tych przysługujących różnym grupom społecznym na podstawie odrębnych porozumień a **Ulg ustawowe były refundowane przez budżet państwa w pełnej wysokości, za wyjątkiem roku 2002 i 2003** w związku z bardzo trudną sytuacją budżetu. (str 17)
6. **Zweryfikowany zostanie system ulg ustawowych oraz innych.** Ich poziom będzie dostosowany do możliwości budżetu państwa. (str 21)
7. Spółka PKP Przewozy Regionalne ponosi ogromne stratyprzez...**nadmiernie rozbudowany jest system ulg ustawowych oraz ulg dla byłych pracowników transportu kolejowego.** W takiej sytuacji państwo nie jest w stanie sprostać ustawowym wymaganiom dofinansowania tych przewozów. (str 31)

Rodzą się proste pytania :

- ♦ *Czym była w takim razie 2 krotna nowelizacja ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w 2002 roku realizowana przez Parlament SLD-UP?*
- ♦ *jakie działanie zamierza Rząd podjąć w celu ograniczenia bądź wyeliminowania ulg? Kiedy kolejna nowelizacja ustawy o ulgach ? Jaki jest % udziału ulg byłych pracowników transportu kolejowego w liczbie ogółem przejazdów ulgowych?*
- ♦ *Na czym ma polegać weryfikacja systemu ulg i kiedy zostanie wdrożony nowy system. Jak weryfikacja wpłynie na wielkość przewozów u poszczególnych przewoźników?*
- ♦ *W jaki sposób i kiedy Rząd zamierza zrekompensować przewoźnikom z Grupy PKP niewypłacone w latach 2002 i 2003, ustawowo należne,[Art. 22 ust 1 ust o transporcie kolejowym z 27 VI 1997 i Art. 39 ust 1 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.] kwoty utraconych przychodów? Dla samej Spółki PR rok 2002 –110 mln, 2003 – ok. 118 mln. Te dane trzeba uzupełnić o WKD, SKM i PKP Intercity.*

8. **Konieczne będzie stworzenie nowego systemu dopłat do ulg ustawowych.** (str 19)

Na czym miałyby polegać, kiedy zostanie opracowany i od kiedy wdrożony?

9. W zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej:

- **Wprowadzone zostaną mechanizmy długookresowego planowania inwestycji** infrastrukturalnych zapewniających efektywne wykorzystanie środków europejskich i inicjatyw publiczno - prywatnych (Str 20).
- **Nakłady inwestycyjne zostaną zwiększone** do wielkości, która zapewni niezbędny poziom techniczny infrastruktury, zgodnie z umowami międzynarodowymi oraz bezpieczeństwem ruchu. (Str 20)

10. W celu poprawy konkurencyjności transportu kolejowego.

- **Nakłady na budowę i utrzymanie dróg szynowych zostaną zwiększone** do poziomu umożliwiającego wykonywanie kolejowych usług transportowych o wysokiej jakości oraz konkurowania kolei z transportem drogowym (w przypadku transportu drogowego państwo finansuje zarówno budowę jak i utrzymanie dróg) (Str 21)

Kiedy przedstawione deklaracje zostaną zrealizowane i w jakiej wysokości. Przy braku nawet orientacyjnego harmonogramu pozostają jedynie nic nie znaczącymi ogólnikami z kategorii „pobożnych życzeń”

Czy Rada Ministrów i Minister właściwy do spraw transportu jest zobowiązany do przestrzegania ustawy o transporcie kolejowym?

- 1) Na podstawie Art. 8 ust 1 pkt 7b i pkt 8 ustawy z 26 października 2000 roku o zmianie ustawy o szkolnictwie wyższym, ustawy o wyższych szkołach zawodowych, ustawy o transporcie kolejowyminnych – w związku z dostosowaniem do prawa **Unii Europejskiej**, zadania w zakresie:
 - ♦ Kształtowania systemu transportu kolejowego
 - ♦ Zbierania i przetwarzania informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych,

Zobowiązany był wykonywać, do czasu utworzenia Urzędu Transportu Kolejowego, minister właściwy do spraw transportu.

Natomiast:

- 2) Na podstawie Art. 22 ust 5 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 27 czerwca 1997 (uchwalonej jeszcze przez koalicję SLD-PSL) a także Art. 40 ust 3 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 (uchwalonej znów przez SLD – tym razem w koalicji z UP) **organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, za wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu....Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.** W/W zadania realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym ds. transportu a przewoźnikiem kolejowym, **w szczególności w zakresie, o którym mowa w art. 41.** (**część podkreślona** -jest to całkiem nowy zapis dodany przez „nową” ustawę o transporcie kolejowym i chodzi o przewozy wykonywane w ramach obowiązków służby publicznej)
- 3) Na podstawie Art. 22 ust 11 starej ustawy i Art. 40 ust 7 nowej ustawy o transporcie kolejowym **na Radzie Ministrów spoczywa obowiązek określenia kryteriów ustalania zapotrzebowania na przewozy kolejowe, dopuszczalnych form organizacyjnych wykonywania przewozów kolejowych oraz kryteriów oceny oferty przewoźników.**

Już po lekturze zacytowanych artykułów widać, że Ani Minister ani Rada Ministrów nie realizują uchwalanych przez własną koalicję ustaw. Jest to idealny powód do tego, żeby zwrócić się ze skargą do Komisji Europejskiej na postępowanie polskiego Rządu, gdyż narusza on stosowne Dyrektywy dotyczące wykonywania służby publicznej [Dyrektywa Rady 1993/38/EWG, Dyrektywa 98/4/WE czy Dyrektywa 2001/78/WE]

Stąd rodzą się pytania:

- ♦ *Na jakiej podstawie Rząd proponuje administracyjne włączenie pociągów międzywojewódzkich, które ze swej natury pełnią funkcję służby publicznej, do spółki PKP Intercity bez przeprowadzenia stosownego konkursu ofert i zagwarantowania niezbędnych dotacji. Czy jest to kolejny sposób na zrujnowanie całkiem niezłe funkcjonującej Spółki i przygotowanie jej w ten sposób do zapowiadanej pośpiesznej prywatyzacji i uzyskanie przychodów z prywatyzacji poniżej wartości księgowej (str 29)*
- ♦ *Czy nie jest to plan dalszego kreowania problemów dla Spółki PKP Przewozy Regionalne, gdyż przez przeniesienie pociągów międzywojewódzkich do Spółki PKP Intercity i przekazanie Spółce odpowiedniego do tej działalności parku wagonowego, obniży się kapitał Spółki PKP Przewozy Regionalne. Pozostaje*

ponadto problem zaplecza wagonowego, który w ślad za wagonami należałoby przekazać do PKP Intercity.

- ◆ Dlaczego w Programie brak jest szczegółowej analizy połączeń międzywojewódzkich choć jak pokazuje zapis pkt 1) Minister powinien ze szczególną uwagą je nie tylko śledzić ale i organizować zapewniając niezbędne dotacje. **Straty Spółki PKP Przewozy Regionalne z tytułu nie otrzymania dotacji do połączeń międzywojewódzkich to kwota 500 mln zł.**
- ◆ Jak wobec takiego stanu rzeczy wygląda odpowiedzialność Zarządu PR a także PKP S.A. jako właściciela za świadome narażanie Spółki PR na straty?
- ◆ Jakie działania podjął Zarząd PKP S.A. aby wyegzekwować od Ministra właściwego ds. transportu należne kolei środki finansowe. **Zażądać kontroli NIK-u i rozliczenia Ministra przez Komisję Sejmową.**
- ◆ Czy na nowy rozkład jazdy od 14 grudnia 2003 Pan Minister zapewnił w ustawie budżetowej stosowne środki i wg jakich procedur wybrał przewoźnika do ich realizacji aby być w zgodzie z obowiązującą ustawą o transporcie kolejowym?
- ◆ Kto będzie odpowiedzialny za to, że z braku pieniędzy i zamówienia, od nowego rozkładu jazdy poc. międzywojewódzkie przestaną w majestacie prawa kursować

UWAGA!!!!

To jest bardzo dobry sposób nacisku na Ministra i Rząd. Nie wolno powiększać strat w Spółce przewozy regionalne a tym bardziej utopić PKP Intercity, gdyby na siłę zostały one do tej Spółki administracyjnie włączone. Działanie propagandowo bardzo dobre gdyż nie uderza w ludzi dojeżdżających do pracy czy dzieci do szkoły.

Można w razie czego uruchomić ten proces już teraz!!!!

O wdrożeniu nowej koncepcji przewozów regionalnych możemy mówić wyłącznie w perspektywie najwcześniej 2005 roku z następujących powodów formalnych:

- Powołane przez samorzady wojewódzkie przewozowe spółki „celowe” do których należeć będzie :przygotowanie, organizacja i wykonywanie przewozów, muszą uzyskać najpierw stosowną licencję zgodnie z Rozdziałem 9 ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 /Dz U Nr 86 poz 789 z 2003 roku/.
- Zgodnie z Art. 30 ust 5 w/w ustawy o transporcie kolejowym rozkład jazdy ustalany jest raz w roku a najnowsza jego edycja wejdzie w życie 14 grudnia 2003 roku.
- Podobnie wnioski o przydzielenie tras pociągów ,zgodnie Art. 30 ust 1, powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, a przewoźnik wg Art. 29.ust 3 nabywa prawa do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów dopiero po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą.
Trudno zakładać, że odpowiedzialne za organizację i sfinansowanie ruchu pociągów regionalnych samorzady przejmą bezkrytycznie obecny, tak bardzo krytykowany jako nieefektywny i nieekonomiczny rozkład. Wymaga to wcześniejszego przygotowania nie istniejącej jeszcze dzisiaj regionalnej strategii przewozów zbiorowych (str 19) A ponieważ podstawowym czynnikiem definiującym ich wielkość będą możliwości finansowe należy liczyć się
 - z dość drastyczną redukcją połączeń,
 - ograniczoną liczbą przejętego przez samorząd taboru (EZT) i majątku do jego utrzymania. Czy przewiduje się przekazanie do samorządu także np. lokomotyw spalinowych czy elektrycznych stanowiących obecnie majątek Spółki PKP Cargo?
 - ograniczeniem poziomu zatrudnienia,
- Zgodnie z Art. 41 ust 1 obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym przewoźnik wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem wejście w życie nowego rozkładu jazdy pociągów.
*Czy PKP Przewozy Regionalne dokonały takiego powiadomienia ?
Czy Samorzady dokonały wyboru innego przewoźnika i wyraziły zgodę na zaprzestanie przewozów zgodnie z Art. 41 ust 2.
Mówi się, że Polska jest państwem prawa. Jak wygląda jego realizacja w przypadku przewozów regionalnych.*

Uwaga!!!!

Istnieje teoretyczna możliwość łatwego obejścia postulatu 6

Gdyby MI kupiło rzeczywiście dla samorządów autobusy szynowe to samorzady mogą zacząć zatrudniać maszynistów do kierowania autobusami. Wielu może dać się skusić choćby bliskością miejsca pracy czy innymi „atrakcjami”.

Program prywatyzacji

Konieczne jest szybkie i terminowe przeprowadzenie intensywnego procesu prywatyzacji spółek Grupy PKP (z wyjątkiem spółki zarządzania infrastrukturą kolejową (str 27)

Zwracam uwagę na słowo terminowe!!! Dlaczego?

Otóż na stronie 28 , przy omawianiu prywatyzacji PKP Cargo (tylko tej spółki !!!) autorzy Raportu piszą, że program prywatyzacji będzie przeprowadzony tak aby nie ograniczyć tego procesu jedynie do sprzedaży rynku ale zapewnić rozwój i pełne wykorzystanie potencjału spółki, ale wcześniej na str 24 piszą Strategie prywatyzacji i restrukturyzacji majątkowej będą kształtowane tak, aby zminimalizować wpływ tych czynników i zminimalizować ryzyko uruchomienia gwarancji Skarbu Państwa zaś na str 30 piszą: **Opóźnienie prywatyzacji może zagrozić spłacie zobowiązań gwarantowanych przez Skarb Państwa.**

Rodzą się podstawowe pytania o podstawowy cel prywatyzacji

- *Czy jest to troska o budżet?*
- *Czy jest to troska o zapewnienie silnej pozycji polskich przewoźników na europejskim rynku?*

Cele na pozór nie wydają się sprzeczne, ale dalszy ciąg Programu nie pozostawia wątpliwości szczególnie gdy się dokładnie przeczyta pełen okrągłych słówek Rozdział VI zatytułowany „Założenia i cele reformy Grupy PKP do 2006 a także punkt 4 Rozdziału X .zatytułowany „Przedsięwzięcia rozwojowe”

Niczego więcej oprócz ogólników, które od lat czytamy wg schematu „**trzebaby**”. Brak jest jakichkolwiek wstępnych choćby analiz i szacunków kosztów a także źródeł pokrycia planowanych inwestycji.

Ze słów takich jak „ Rozważona zostanie”, „podjęte zostaną specjalne działania” , „PKP S.A. przeanalizuje korzyści” wynika tylko tyle, że obecny Rząd nie tylko ,że zmarnował dwa lata i nic nie zrobił dla polepszenia kondycji Spółek Grupy PKP to jeszcze swoimi działaniami wpłynął istotnie na ich pogorszenie.

Klasycznym przykładem działania na szkodę np. PKP Intercity jest próba wdrożenia koncepcji powiązania kapitałowego spółki z należącą do Skarbu Państwa spółką WARS Sp. z o.o. (str 28)

Szkoda, że autorzy Programu zapomnieli napisać, WARS S.A. jest Spółką ogromnie zadłużoną , która od lat przyczynia się do ewidentnego pogorszenia wyniku finansowego PKP Intercity. Szkoda, że wspomniane na str 9 „czynniki makroekonomiczne” nie zostały uzupełnione choćby o takie działania Zarządu PKP S.A. jak zmuszanie Spółki PKP Intercity do kontynuowania niekorzystnej dla PKP Intercity umowy z WARS S.A., będącej jeszcze pozostałością dawnych, socjalistycznych powiązań. Sam fakt, że na dzień 31 sierpnia 2003 należności PKP Intercity od WARS S.A. wynosiły 18 288 503,89 zł (wg oficjalnego pisma jakie w dniu 09-10-2003 skierował do Ministerstwa Skarbu Państwa Prezes Zarządu PKP S.A.) mówi sam za siebie.

Ponadto użyte w treści Programu zwroty:

- Rozważone zostaną wszystkie formy prywatyzacji dopuszczone przepisami prawa (str 28).
- Rozważone zostaną działania mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie, wykorzystanie rozwiązań typu partnerstwa publiczno-prywatnego. (str 29)

Pokazują, że żądania związków zawodowych zawarte w postulacie nr 5 są jak najbardziej uzasadnione, a **przyjęcie przez Rząd „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP do 2006 roku” w postaci przedstawionej w dokumencie z 14 listopada 2003 nie gwarantuje osiągnięcia innych celów poza terminową sprzedażą za bezcen najlepszych Spółek z Grupy PKP.**

Reasumując zawarte w rządowym programie pomysły usprawnienia przewozów regionalnych polegałyby one przede wszystkim na:

- Likwidacji bądź głębokim ograniczeniu ulg ustawowych,
- Likwidacji, na razie nieokreślonej liczby, linii kolejowych,
- Całkowitym przerwaniu odpowiedzialności finansowej za kursowanie pociągów na samorząd regionalny,
- Utworzenie z PKP PR Spółki sprzedającej bilety i naprawiającej tabor. Spółka za sprzedaż otrzyma prowizję na pokrycie swojej działalności a koszty napraw będzie w pierwszej kolejności pokrywała z wpływów ze sprzedaży biletów. Ile z tego co zostanie dostaną samorzady na sfinansowanie kursowania pociągów?

Czy o taką reformę nam chodzi?

Oddzielnego omówienia wymagałaby część finansowa, ale bez jasnego określenia odpowiedzialności za poszczególne segmenty rynku przewozów kolejowych, szczególnie w ruchu pasażerskim w tym jasnych, wieloletnich zasad finansowania zarówno realizacji przewozów pasażerskich, zakupu nowoczesnego taboru jak i infrastruktury nie jest to absolutnie możliwe.

