

INFORMACJA Z DRUGIEGO POSIEDZENIA PODZESPOŁU DO SPRAW PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Z DNIA 5 KWIETNIA 2017 R.

Na posiedzeniu podzespołu ds. przewozów pasażerskich w dniu 5 kwietnia 2017 r. Strony przedstawiły stanowiska oraz informacje w zakresie:

1. Działań podejmowanych w celu poprawy efektywności rozkładów jazdy pociągów.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa poinformowali, że resort w zakresie kompetencji aktywnie uczestniczy w pracach nad ofertą przewozową na rok 2018. Celem tych działań jest poprawa efektywności rozkładu jazdy pociągów. Poinformowano również, że MIB przeprowadziło analizy dotyczące poprawy efektywności przewozów międzywojewódzkich, które wykazały, między innymi:

- możliwość maksymalizacji przychodów przez PKP IC, poprzez poprawę atrakcyjności połączeń (dostosowanie godzin kursowania do godzin szczytu porannego i popołudniowego, wskazanie dodatkowych postojów),
- czynniki niekorzystnie wpływające na efektywność – np. wydłużone postoje, dublowania się pociągów na długich odcinkach.

Jednocześnie przedstawiciele MIB zapewnili, że będą aktywnie uczestniczyli w pracach nad rozkładami jazdy pociągów.

Przedstawiciele Strony społecznej stwierdzili, że problemy związane z funkcjonowaniem przewozów kolejowych wynikają głównie z wielości przewoźników oraz realizowanych inwestycji. Zdaniem Strony społecznej, pomimo tego, że MIB nie posiada możliwości bezpośredniego oddziaływania na przewoźników kolejowych, to ma na nich wpływ oraz na kształt rozkładów jazdy pociągów poprzez PKP PLK SA, a inwestycje powodują, że zmiany rozkładu jazdy pociągów są liczne. Postulowane jest aby rozkład jazdy pociągów był stały.

W trakcie dyskusji Strona społeczna postulowała żeby:

- wysokość stawki uzależnić od częstotliwości kursowania pociągów (tam gdzie większa liczba pociągów stawki dostępu powinny być mniejsze, gdyż to spowoduje wzrost liczby pasażerów),
- zdefiniować czym są przewozy aglomeracyjne,
- w przetargach na realizację inwestycji na liniach kolejowych uwzględniać należy również okres wykonywania prac,
- przy planowaniu inwestycji liniowych uwzględniać plany transportowe poszczególnych samorządów,
- MIB pozyskało od przewoźników procedury i zasady dotyczące skomunikowań pociągów i poinformowało wszystkich przewoźników o tych zasadach oraz rozważyło możliwość obowiązkowego stosowania jednakowych procedur i zasad skomunikowania przez wszystkie zainteresowane strony (przewoźnicy, zarządcy),
- udostępnić adres e-mailowy, na który przekazywane byłyby informacje dotyczące braku skomunikowani pociągów,
- zwrócić się do UTK o przeprowadzenie kontroli prywatnych przewoźników kolejowych w zakresie przestrzegania czasu pracy przez maszynistów realizujących usługi na ich rzecz,
- przeanalizować kwestię możliwości kontrolowania przez UTK agencji pracy pośredniczących przy wynajmie maszynistów (Strona społeczna sygnalizuje możliwość luki w prawie, gdyż istnieje prawdopodobieństwo, że UTK nie posiada w takim przypadku podstawy prawnej do kontrolowania),
- w trakcie prac na linii kolejowej Nr 7 (Warszawa – Lublin) zapewnić skomunikowania pociągów, a przewoźnicy (PKP IC, Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.) wzajemnie honorowali bilety.

2. Zmiany systemu finansowania przewozów regionalnych ze wskazaniem warunków brzegowych uwzględniających obowiązujące regulacje prawne.

Temat został zreferowany przez Pana Artura Kawalera, Zastępcę Dyrektora Departamentu Wspierania Polityk Gospodarczych w Ministerstwie Finansów. Przedstawiciel MF wskazał, że w przeszłości pasażerskie przewozy regionalne były finansowane z budżetu państwa, a system dotowania z budżetu państwa był szeroko krytykowany. W konsekwencji powyższego nastąpiło usamorządowienie spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Jednocześnie, usamorządowieniu towarzyszyła zmiana przepisów mająca zapewnić samorządom niezbędne źródło finansowania przejętych zadań (zwiększenie w dochodach z CIT), a także wspomoczenie finansowania przewozów regionalnych zewnętrznymi, w stosunku do samorządowych, źródłami (rezerwa celowa budżetu państwa, Fundusz Kolejowy). Dodatkowo, przekazanie Spółki samorządom poprzedzone było jej oddłużeniem ze środków budżetu państwa w kwocie 2,16 mld zł.

Wskazane zostało, że na przestrzeni lat nastąpiło szereg zmian systemowych oraz działań interwencyjnych wpisujących się w przyjęty model finansowania przewozów regionalnych, celem usprawnienia funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów kolejowych, co obecnie czyni wyjątkowo trudnym i obciążonym wysokim ryzykiem proces ponownego przeniesienia ciężaru finansowania przewozów regionalnych na budżet państwa.

Jedną z kluczowych konsekwencji zmiany sposobu finansowania spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o., może być również naruszenie zasady trwałości projektów realizowanych przez spółkę, a dofinansowanych z UE. Dotyczyć to może również innych spółek przewozowych, których właścicielami są samorządy, w przypadku przyznania im dofinansowania unijnego na projekty związane z przewozami kolejowymi.

3. Sposobu ujęcia w planie Premiera Mateusza Morawieckiego postulatu konsolidacji przewozów regionalnych.

Temat został zreferowany przez Panią Annę Bandrowską - Głównego Specjalistę w Departamencie Jednostek Nadzorowanych i Podległych w Ministerstwie Rozwoju, która wskazała, że *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* jest dokumentem kierunkowym i nie zawiera rozwiązań szczegółowych dla poszczególnych gałęzi transportu. Jeden z jej celów, w który wpisuje się przedmiotowy postulat, zakłada zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Kierunki interwencji w ramach tego celu obejmują stworzenie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej, obejmującej też koleje i sieci aglomeracyjne oraz zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności. Powstanie sieci transportowych w Polsce pozwoli skonsolidować przewozy kolejowe, ograniczyć jednostkowe koszty transportu, poprawić bezpieczeństwo i jakość usług transportowych w przewozach oraz dostępność transportową ośrodków i rynków pracy w wielu wymiarach terytorialnych (w tym regionalnym i lokalnym), a także zastosować rozwiązania ograniczające występowanie zjawiska wysokiego natężenia ruchu środków transportu, poprawiających bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury i uczestników ruchu. Powstanie sieci zintegruje systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu i umożliwi lepsze skomunikowanie miast i obszarów funkcjonalnych oraz zmniejszy wykorzystanie indywidualnego transportu samochodowego.

Postulat konsolidacji kolejowych przewozów regionalnych wpisuje się w działania przewidziane w SOR do roku 2020 i 2030 oraz w projektach strategicznych. W kierunku interwencji pn. „Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce. Do 2020 r. zakłada się przygotowanie długookresowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu, w którym konsolidacja przewozów kolejowych powinna być uwzględniona. Do 2030 r. przewiduje się wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych w transporcie, w tym Inteligentnych Systemów Transportowych w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

Zagadnienia konsolidacji przewozów kolejowych zostały zawarte też w kierunku interwencji pn. „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności” zorientowanym na podniesienie efektywności i atrakcyjności transportu publicznego oraz częstsze korzystanie ze zbiorowych środków transportu. Wśród działań do roku 2020 *Strategia* zawiera włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet” oraz promocję mechanizmów zarządzania i poprawy transportu publicznego w miastach i obszarach funkcjonalnych.

Problematyka konsolidacji przewozów kolejowych wynika ponadto z niektórych projektów strategicznych wymienionych w opisywanym dokumencie. W szczególności z:

- Programu wieloletniego w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową na rzecz poprawy dostępności transportowej i spójności komunikacyjnej kraju.

- Projektu „Wspólny bilet” służącego planowaniu podróży poprzez zakup jednego biletu na przejazd koleją, niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika.
- Projektu „Ekologiczny transport” obejmującego przegląd działań prawnych i organizacyjnych niezbędnych do rozwoju transportu niskoemisyjnego.

4. Konsolidacji kolejowych przewozów regionalnych.

Temat został zreferowany przez przedstawiciela MIB, Dyrektora Departamentu Kolejnictwa, Pana Tomasza Buczyńskiego, który stwierdził, że przy procesie usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. niewłaściwie zidentyfikowano przyczyny problemów przewozów regionalnych. Konsolidacja przewozów regionalnych jest procesem, który zaczyna się dziać. Przejęcie przez ARP SA większościowego pakietu udziałów spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. spowodowało przejęcie kontroli przez Skarb Państwa nad Przewoźnikiem. Postulat konsolidacji przewozów regionalnych wymaga analiz i ścisłej współpracy zainteresowanych stron, gdyż działania w tym obszarze są zdeterminowane procesem notyfikacji pomocy publicznej udzielonej spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Ewentualne niepowodzenie tego procesu spowoduje poważne negatywne skutki dla całego sektora kolejowego w Polsce.

Strona społeczna stwierdziła, że w oczekiwaniu na rozstrzygnięcie KE w zakresie notyfikacji pomocy publicznej udzielonej spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o. należy podjąć działania i wypracować warianty rozwiązań problemu przewozów regionalnych.

USTALENIA / POSTULATY:

1. Powołanie międzyresortowego zespołu ds. konsolidacji przewozów pasażerskich.
2. MIB pozyska od PKP PLK SA informację w zakresie planowania rozkładów jazdy pociągów oraz skomunikowania pociągów.
3. MIB udostępni adres e-mailowy, na który będą przekazywane informacje dotyczące braku skomunikowania pociągów.
4. Przedstawiciele Strony społecznej wyrazili oczekiwanie aby na kolejnym posiedzeniu podzespołu uczestniczyli Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Rozwoju i Finansów, Pan Mateusz Morawiecki oraz Minister Infrastruktury i Budownictwa, Pan Andrzej Adamczyk.
5. Kolejne posiedzenie podzespołu odbędzie się w dniu 16 maja 2017 r. o godzinie 11.00 w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w sali „B”, w budynku „B”.

DYREKTOR
Departamentu Kolejnictwa

Tomasz Buczyński

19.05.17r.
Pawel Elu