



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Warszawa, 21 marca 2016 r.

DF.054.6.2016.HS

NK: 39966/16

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 24.03.16
nr 1865 podpis M

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 23.03.16.
1373
podpis: Beata

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Pana Senatora Roberta Dowhana na 5 posiedzeniu Senatu w dniu 18 grudnia 2015r. w sprawie założeń dotyczących poziomu dofinansowania infrastruktury kolejowej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 przedstawiam poniższe informacje stanowiące uzupełnienie pisma DTK.IIa.054.1.2016.JB w sprawie przeniesienia projektu dotyczącego rewitalizacji linii kolejowej nr 14 i 275 z listy rezerwowej na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego do 2023r.

Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze lokalnym, krajowym i międzynarodowym. Temu celowi służą inwestycje realizowane na szczeblu krajowym i regionalnym zarówno ze środków krajowych jak i unijnych.

W odniesieniu do założeń dotyczących poziomu dofinansowania infrastruktury kolejowej wyjaśniam, że wg zapisów RPO – Lubuskie 2020 maksymalny poziom finansowania inwestycji kolejowych ze środków UE został ustalony na poziomie 85% (tabela na str. 249 obrazująca montaż finansowy poszczególnych priorytetów). Przedmiotowy poziom został zaakceptowany przez władze regionu oraz Komisję Europejską, z którą program był przez władze województwa negocjowany. Przyjęcie powyższej wysokości dofinansowania pozwala na realizację wskaźnika kolejowego określonego w RPO dla tego województwa, tj. 94,165 km zmodernizowanych linii kolejowych.

Powyższy montaż jest również zgodny z zapisami Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK), przyjętego przez Radę Ministrów we wrześniu ubiegłego roku. Chciałbym jednocześnie zauważyć, że poziom dofinansowania w wysokości 85% wydatków kwalifikowanych przyjęto dla wszystkich projektów PKP PLK S.A. wdrażanych przy współfinansowaniu środków UE w Polsce w perspektywie 2014-2020 niezależnie od programu operacyjnego, w ramach którego są realizowane. Wprowadzenie jednolitego poziomu dofinansowania dla inwestycji kolejowych zapewnia równe traktowanie wszystkich projektów oraz sprawne zarządzanie środkami przeznaczonymi na realizację inwestycji kolejowych, jak również realizację wskaźników kolejowych, które zostały ustalone przez poszczególne IZ na poziomie programów zarówno krajowych jak i regionalnych oraz wypełnienie tym samym zobowiązań wobec UE.

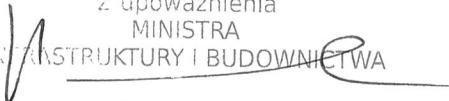
Należy też nadmienić, że PKP PLK S.A. poza wkładem własnym w wysokości 15% wydatków kwalifikowanych finansuje wydatki niekwalifikowane w projektach oraz wydatki wynikające z luki w finansowaniu (jeśli występuje), co oznacza, że rzeczywisty (efektywny) wkład beneficjenta w realizację

inwestycji jest dużo wyższy niż wspomniane 15% wydatków kwalifikowanych i implikuje konieczność zapewniania większej ilości środków po stronie krajowej.

W tej sytuacji obniżanie poziomu dofinansowania ze środków UE dla projektów kolejowych wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz oraz rozmów z Ministerstwem Rozwoju oraz Ministerstwem Finansów w kwestii możliwości zabezpieczenia dodatkowych środków w budżecie państwa na projekty kolejowe. Rozmowy o zwiększonym zaangażowaniu środków krajowych mogą zostać przeprowadzone w trakcie planowanej zmiany Krajowego Programu Kolejowego, gdzie będzie widoczne całościowe zapotrzebowanie beneficjenta na środki na realizację inwestycji kolejowych zarówno finansowanych przy współudziale środków UE jak i finansowanych wyłącznie z budżetu państwa.

Z upoważnienia

Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA



Piotr Stomma
Podsekretarz Stanu