



Liberalizacja przewozów pasażerskich

– koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?

Materiały z konferencji
zorganizowanej przez Senacki Zespół Infrastruktury – 20.11.2009 r.

Kancelaria Senatu

Redakcja merytoryczna: PIOTR ŚWIĄTECKI
Projekt okładki: KRZYSZTOF KORNELUK
Redakcja techniczna: PAWEŁ WOJCIECHOWSKI

Przedruk materiałów Kancelarii Senatu w całości lub części możliwy jest wyłącznie za zgodą Kancelarii Senatu. Cytowanie oraz wykorzystanie danych empirycznych dozwolone jest z podaniem źródła.

Zeszyty Zespołów Senackich – 1/2010

ISBN 978-83-60995-58-7

Biuro Informatyki
Dział Edycji i Poligrafii
Warszawa 2010 r.
Nakład 100 egz.

Spis treści

STENOGRAM KONFERENCJI

„LIBERALIZACJA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH
– KONIEC PKP CZY NOWA ERA POMYŚLNOŚCI KOLEI ŻELAZNYCH?” . . . 5

INFORMACJA O SKŁADZIE, ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ
I DZIAŁALNOŚCI SENACKIEGO ZESPOŁU INFRASTRUKTURY
ORAZ O INNYCH ZESPOŁACH SENACKICH77

III PAKIET KOLEJOWY UE W PRAWIE POLSKIM – INFORMACJA PRAWNA . .79



Załączona do książki płyta CD zawiera następujące prezentacje:

- *Liberalizacja rynku transportu kolejowego*, Mirosław Antonowicz, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego
- *Liberalizacja rynku – szansa czy upadek PKP*, Krzysztof Celiński, prezes PKP Intercity S.A.
- *Konsekwencje wdrożenia III pakietu kolejowego dla PKP PLK S.A.*, Marek Pawlik, wiceprezes PKP PLK S.A.
- *Znaczenie III pakietu kolejowego dla lokalnego transportu zbiorowego*, Leszek Ruta, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie
- *Liberalizacja przewozów pasażerskich*, Robert Nowakowski, wiceprezes Przewozów Regionalnych sp. z o.o.

Na płycie zamieszczono również zdjęcia z konferencji, pochodzące z Archiwum Senatu wykonane przez Michała Józefaciuka.

Tekst publikacji wraz z prezentacjami umieszczono również na stronie Senatu <http://www.senat.gov.pl/k7/senat/zespol/infrastruktura/index.htm>

**ZAPIS PRZEBIEGU KONFERENCJI
„LIBERALIZACJA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH
– KONIEC PKP CZY NOWA ERA POMYŚLNOŚCI
KOLEI ŻELAZNYCH?”, ZORGANIZOWANEJ
PRZEZ SENACKI ZESPÓŁ INFRASTRUKTURY
20 LISTOPADA 2009 R.**

|| Stanisław Kogut
Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Szanowni Państwo!

25 czerwca 2009 r. została uchwalona ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, służąca wprowadzeniu III pakietu kolejowego UE¹ do prawa polskiego. Prezydent Rzeczypospolitej, Pan Lech Kaczyński przed podpisaniem skierował ją do Trybunału Konstytucyjnego, zarzucając niektórym przepisom niezgodność z Konstytucją. 3 grudnia bieżącego roku Trybunał Konstytucyjny w pełnym skła-

¹ Informacje o treści aktów wchodzących w skład III pakietu kolejowego są zawarte w materiale „III pakiet kolejowy UE w prawie polskim – informacja prawna” umieszczonym na końcu książki. Na III pakiet kolejowy składają się:

- rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/14 z 3.12.2007 r.),
- dyrektywa 2007/58 WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/44 z 3.12.2007 r.),
- dyrektywa 2007/59/We Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/51 z 3.12.2007 r.) [przyj. red.].

dzie rozpozna wniosek pana prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej². Właśnie wchodzi w życie w tym czasie rozporządzenie 1371/2007³ regulujące prawa pasażerów. Ponieważ nie ma jeszcze ustawy, nie skorzystalśmy jako kraj z możliwości zastosowania wyjątków od restrykcyjnych przepisów rozporządzenia. Tak wygląda w skrócie dzisiejszy stan prawny.

Zaprosiliśmy Państwa, aby poznać spojrzenie z różnych perspektyw na polskie koleje pasażerskie w tym szczególnym momencie historii. Na ten temat będzie się dziś wypowiadał pan minister Juliusz Engelhardt z resortu infrastruktury. Zaprosiliśmy również wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego pana Mirosława Antonowicza. Swoje prezentacje przedstawią też reprezentanci kilku spółek przewozowych.

O zabranie głosu poproszę także przedstawiciela zarządcy infrastruktury kolejowej⁴. Jest również z nami szef warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego pan Leszek Ruta; ZTM swoją działalnością obejmuje także sprawy kolejowe.

Po prezentacjach przeprowadzimy dyskusję. Proponuję, abyśmy poszukiwali wspólnie odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy liberalizacja przyniesie pożytek polskiej kolei?
- Co liberalizacja przyniesie pasażerom?
- Czy jesteśmy przygotowani do wejścia w życie przepisów III pakietu kolejowego UE?
- Czy przekształcenia zachodzące na polskim rynku kolejowym ułatwią czy utrudnią wprowadzenie III pakietu kolejowego?
- Czy wybraliśmy właściwą metodę wprowadzenia w Polsce przepisów Unii Europejskiej dotyczących kolei?
- Czy polski rząd realizuje konsekwentną politykę kolejową podporządkowaną zaplanowanej wizji tej branży?

² Trybunał 3 grudnia 2009 r. rozpatrzył wniosek i nie dopatrzył się naruszeń ustawy zasadniczej (sygn. akt Kp 8/09). W tych okolicznościach Prezydent podpisał 8 grudnia 2009 r. nowelę (tj. ustawę z 25 czerwca 2009 r.), co otworzyło drogę do jej publikacji w Dzienniku Ustaw Nr 214 z 16 grudnia 2009 r. pod poz. 1658 [przyj. red.].

³ Rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. – por. przypis 1 [przyj. red.].

⁴ Tę funkcję wykonuje spółka Polskie Linie Kolejowe S.A. [przyj. red.].

Zaprosilem na to spotkanie kapelana kolejarzy, księdza Ryszarda Marciniaka po to, by łagodził ostre wystąpienia, zwłaszcza moje. Serdecznie witam przedstawicieli mediów, a także pana senatora Norberta Krajczego, który bardzo mocno jest związany z naszym Senackim Zespołem Infrastruktury, mimo tego, że jest lekarzem.

Droży Państwo, nasza konferencja jest nagrywana, w związku z tym proszę mówić do mikrofonów, bo po konferencji zostanie wydany biuletyn. Nie wyobrażam sobie, żeby taka konferencja nie doprowadziła do konkretnych wniosków i nie spowodowała konkretnych działań.

W związku z tym, że pan minister zapowiedział, że trochę się spóźni, serdecznie proszę o wystąpienie wiceprezesa UTK, pana Mirosława Antonowicza. Proszę, Panie Prezesie.

Chcemy, żeby konferencja trwała nie dłużej niż 3 godziny, bo dzisiaj rozpatrujemy ustawę o grach hazardowych⁵. W związku z tym musimy być na głosowaniu o 13.30. Uważam też, że konferencja trwająca dłużej niż 2–3 godziny nie przynosi efektów. Następuje już tylko powielanie tych samych wypowiedzi.

Serdecznie proszę, Panie Prezesie.

|| Mirosław Antonowicz **Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Dziękuję za zaproszenie, a jednocześnie przepraszam za nieobecność mojego szefa, ponieważ Pan Prezes Wiesław Jarosiewicz jest dziś na Śląsku, gdzie rozstrzyga ważne sprawy służbowe. W jego imieniu wygłoszę do Państwa parę zdań natury ogólnej o sytuacji na rynku kolejowych przewozów osób i liberalizacji tego sektora.

Proszę Państwa, wraz z I, II, a teraz III⁶ pakietem kolejowym wprowadzamy w Polsce liberalizację, która ma przede wszystkim doprowadzić

⁵ Chodzi o ustawę z 19 listopada 2009 r. o grach hazardowych (Dz. U. Nr 201, poz. 1540) [przyp. red.].

⁶ Chodzi o kolejne tzw. pakiety kolejowe Unii Europejskiej. Por. tekst na końcu książki „III pakiet kolejowy UE w prawie polskim – informacja prawna” [przyp. red.].

do konkurencji na torach. Na przykład służą temu takie działania, jak: oddzielenie funkcji operatora⁷ od zarządcy infrastruktury⁸, uzdrowienie sytuacji przedsiębiorstw transportowych, licencjonowanie podmiotów – proces, który umożliwia wejście zarówno do sektora towarowego, jak i pasażerskiego, powołanie specjalnej instytucji – na mocy dyrektywy i specjalnego rozporządzenia⁹ – jaką jest Urząd Transportu Kolejowego. Urzędy regulacyjne w różnych państwach Unii mają różną strukturę. Są oddzielne i wspólne. Narodowy organ do spraw bezpieczeństwa jest połączony z regulatorem rynku, lub stanowią oddzielne urzędy administracji państwowej. Sednem liberalizacji jest umożliwienie użytkownikowi końcowemu usług transportowych wyboru usługi i oferenta tejże usługi.

Czy liberalizacja na dzień dzisiejszy przynosi pozytywny skutek? Na to trudne pytanie można odpowiedzieć: i tak, i nie. Otóż na rynku polskim nie do końca liberalizacja przynosi pozytywne efekty i sprawdza się jako zjawisko zarówno w pasażerskim, jak i w towarowym segmencie kolejowej działalności usługowej. Dlaczego? Sądzę, że w toku tej dyskusji państwo się dowiedzie. Nie nastąpiło docelowe uzdrowienie finansów zarówno przedsiębiorstw przewozowych, jak i zarządcy. Mamy określone trudności w dostępie do rynku i działalności na rynku transportu kolejowego w kontekście funkcjonowania mechanizmu konkurencji. Niemniej, z drugiej strony możemy powiedzieć, że na tymże rynku pojawiło się zjawisko konkurencji, wyrażające się w rozwoju instytucjonalnym sektora. Ten rozwój instytucjonalny polega na powstaniu zarówno w segmencie towarowym, jak i w segmencie pasażerskim wielu licencjonowanych przedsiębiorstw zdolnych do wykonywania funkcji przewoźnika. Ale czy to jest miernik liberalizacji?...

⁷ Prezes używa terminu „operator” jako synonimu przewoźnika kolejowego [przyj. red.].

⁸ Przeprowadzone ustawą z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.) [przyj. red.].

⁹ Polskie wersje aktów prawnych UE odnoszących się do transportu kolejowego, w tym także aktów, z których wynika konieczność powołania tzw. regulatora i organu nadzoru technicznego zostały udostępnione na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego: http://www.utk.gov.pl/portal/pl/101/128/Dyrektywy_Rozporzadzenia_i_Decyzje.html [przyj. red.].

Proszę Państwa, jeśli chodzi o koncentrację, a więc rozwój poziomu konkurencyjności polskiego rynku kolejowego, mogą być i są wykorzystywane dwa wskaźniki, które obrazują tę sytuację. Pierwszy z nich to wskaźnik, który wykorzystuje Unia Europejska. Jest to wskaźnik LIB¹⁰. Badania z roku 2007 wykazały, że Polska prowadzi liberalizację zgodnie z planem. Tenże wskaźnik wynosi 739, wyprzedzamy niektóre państwa unijne dawnej „15”, np. Włochy, Hiszpanię czy Francję, gdzie poziom liberalizacji w segmentach, zarówno towarowym, jak i pasażerskim, jest daleko niższy niż w Polsce, ale oczywiście przegrywamy porównania z takimi państwami, jak Niemcy, Wielka Brytania czy Szwecja.

Drugim wskaźnikiem mówiącym o rynku i poziomie koncentracji jest wskaźnik Herfindahla-Hirschmana¹¹, który obrazuje, jaki jest poziom konkurencyjności w obu sektorach. W Polsce od 2003 r. ta sytuacja zdecydowanie się poprawia. W segmencie przewozów pasażerskich ten wskaźnik jest już poniżej 0,5, co oznacza, że poziom konkurencyjności w Polsce w sektorze pasażerskim wzrasta¹².

Jeśli chodzi o sytuację przewozową w segmencie pasażerskim, to od 2006 r. nastąpiło przelamanie tendencji spadkowej i od tego czasu do 2008 r. rynek przewozów pasażerskich się rozwijał w tempie średnio rocznie około 5%, zarówno w wolumenie przewożonych pasażerów, jak i wykonanej pracy przewozowej. Wzrost pracy przewozowej był rzędu około 4%, wzrost liczby przewożonych pasażerów powyżej 6% do 2008 r. Rok 2009 zaowocował zmianą tendencji, o której za chwilę powiem.

Licencja to dokument potwierdzający zdolność przewoźnika do wykonywania funkcji, ale oczywiście jeszcze nie do dokonywania przewozów i świadczenia usług, bo do tego potrzebny jest certyfi-

¹⁰ Wskaźnik liberalizacji rynku LIB, stosowany do określenia postępów liberalizacyjnych (otwarcia rynków krajów UE), przyjmuje wartości od 0 do 1000 [przyj. red.].

¹¹ Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana (HHI) (*Herfindahl-Hirschman Index*), określany również często jako wskaźnik Herfindahla lub po prostu w skrócie jako HHI, jest miarą koncentracji rynku i określa szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży oraz poziom konkurencji na danym rynku [za Wikipedią, przyj. red.].

¹² ...wypowiedzi Prezesa Antonowicza towarzyszyła prezentacja. Prezentacja jest nagrana na płycie dołączonej do książki [przyj. red.].

kat bezpieczeństwa. W segmencie przewozów pasażerskich na dzień dzisiejszy aktywną licencję posiada 17 przewoźników normalnotorowych, z tego 11 wykonuje działalność. Z tych 11 podmiotów główną siłą napędową są przedsiębiorstwa, które wydzieliły się z grupy PKP oraz podmioty o własności samorządowej. Obecnie w grupie PKP pozostały 2 przedsiębiorstwa przewozowe¹³, pozostałe mają samorządową strukturę właścicielską¹⁴ lub są podmiotami prywatnymi. Między innymi prywatnym podmiotem jest Arriva PCC¹⁵, która wykonuje na podstawie kontraktu¹⁶ przewozy w województwie kujawsko-pomorskim.

W roku 2009 w segmencie przewozów pasażerskich Prezes Urzędu¹⁷ udzielił tylko jednej licencji. Tylko jednej licencji, ale zauważalny jest trend, związany z koniecznością porządkowania tego rynku, polegający na zawieszaniu i cofaniu licencji. Np. z powodu upadłości Prezes UTK cofa licencje na wykonywanie funkcji przewoźnika. W 2009 r. w wyniku zaistnienia takiej sytuacji Prezes cofnął licencję.

Bardzo duże kontrowersje wywołuje poziom opłat jednostkowych za dostęp do infrastruktury. Pokazuję państwu najnowszy wykres, który otrzymałem w październiku 2009 r. z CER¹⁸, obrazujący średni poziom stawki jednostkowej. Wśród państw unijnych Polska, jeśli chodzi o rynek przewozów pasażerskich, znajduje się w środku tego rankingu. Mamy stosunkowo niskie opłaty jednostkowe za dostęp do infrastruktury w sektorze przewozów pasażerskich.

W Polsce jeden pociągokilometr¹⁹ średnio kosztuje w sektorze pasażerskim około 7 zł. To jest mniej niż 2 euro. Natomiast udział państwa w kosztach utrzymania w 2010 r. będzie się kształtował na

¹³ To PKP Intercity i SKM w Trójmieście [przyp. red.].

¹⁴ Chodzi o spółki: Przewozy Regionalne, WKD i Koleje Mazowieckie, które wydzieliły się z PKP [przyp. red.].

¹⁵ PCC Arriva sp. z o.o. [przyp. red.].

¹⁶ Umowy z przewoźnikami zawierają samorzady województw, udzielające przewoźnikom dotacji [przyp. red.].

¹⁷ Chodzi o Urząd Transportu Kolejowego (UTK) [przyp. red.].

¹⁸ The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER); Wspólnota Kolei Europejskich i Zarządców Infrastruktury Kolejowej [przyp. red.].

¹⁹ Termin techniczny; to średni koszt przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra [przyp. red.].

poziomie około 25-26% (dotacja państwa do kosztów utrzymania i remontów dla głównego zarządcy infrastruktury –tj. PLK S.A.²⁰), zaś około 75% jest pokrywane z opłat za dostęp, wnoszonych zarówno przez podmioty segmentu towarowego, jak i przez podmioty segmentu pasażerskiego.

Sytuacja w sektorze kolejowym w 2009 r. nie napawa optymizmem. Niestety, segment przewozów pasażerskich zanotował, co prawda niewielkie, ale jednak spadki. Główne tendencje spadkowe rzędu 20–30% dotknęły jednak segment przewozów towarowych. W segmencie przewozów pasażerskich notujemy kilkuprocentowe spadki. W liczbie przewiezionych pasażerów jest to około 3%, a w pracy przewozowej około 8% spadku.

Proszę Państwa, III pakiet kolejowy to pakiet bardzo trudny w realizacji, ponieważ nie nastąpiło jeszcze pełne wdrożenie II pakietu dotyczącego bezpieczeństwa, a III pakiet dotyczy większości spraw związanych z regulacją i sektorem przewozów pasażerskich.

Pierwszą dyrektywą III pakietu jest dyrektywa 2007/58/WE²¹, zmieniająca dyrektywę 2001/14/WE i dyrektywę 91/440/WE, wprowadzająca konkurencję w sektorze przewozów pasażerskich w usługach międzynarodowych wraz z prawem do kabotażu. Kabotaż oznacza zabieranie pasażerów po drodze na stacjach wewnętrznych danego kraju, jeśli pociąg wjeżdża na przykład z Niemiec do Polski. Niemniej każde państwo może wyznaczyć urząd na mocy tejże dyrektywy i może zagwarantować sobie prawo ograniczenia wjazdu na swoje tory, tj. prawo ograniczenia kabotażu, jeżeli wjazd przewoźnika świadczącego usługę międzynarodową będzie zagrażał usłudze publicznej. Są dwa etapy tej działalności. Wprowadzono je także do prawa polskiego, o czym Pan Senator mówił. Pierwszy to obowiązek wyznaczenia organu, a nim prawdopodobnie będzie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który będzie określał cel takiej usługi, ponieważ wnioskodawca, który zechce skorzystać z naszej sieci i wjechać do Polski, musi zgłosić taki zamiar, przedstawić go Prezesowi. Prezes

²⁰ Polskie Linie Kolejowe S.A. [przyp. red.].

²¹ Dyrektywa 2007/58 WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. – por. przypis 1. [przyp. red.].

UTK w ramach swojej działalności powinien określić cel usługi międzynarodowej. Prezes ustali, czy rzeczywiście jest to usługa międzynarodowa, oraz później, jeżeli pojawią się wnioski od przewoźnika obcego, organizatora, przewoźnika po stronie polskiej, zarządcy infrastruktury, Prezes UTK powinien określić, czy występuje równowaga ekonomiczna między świadczeniem usługi publicznej a usługą świadczoną przez przewoźnika międzynarodowego. Jeżeli ta równowaga w wyniku zastosowania określonych kryteriów (będzie o tym specjalne rozporządzenie ministra infrastruktury) zostanie uznana za zakłócającą, Prezes Urzędu mocą swojej decyzji będzie mógł ograniczyć prawo przewoźnika międzynarodowego do wykonywania tej usługi i ograniczyć także prawo do kabotażu. Niemniej, jak państwo wicie, następuje otwarcie przewozów międzynarodowych od 1 stycznia 2010 r.

Do tej pory jeszcze Prezes Urzędu nie otrzymał żadnej informacji o zamiarze wjazdu przewoźnika międzynarodowego na stronę polską, wynikającej z dyrektywy 2007/58/WE, ponieważ prawo mówi, że to powinno się odbyć na dwa miesiące po wejściu w życie zapisów ustawowych. Na dzień dzisiejszy jeszcze takiej wiedzy nie posiadamy, a spodziewamy się, że najprawdopodobniej w pierwszym półroczu 2010 r. taki zamiar przewoźnicy mogą zgłosić.

Drugim, bardzo istotnym dokumentem jest dyrektywa 2007/59/WE²², wprowadzająca licencje dla maszynistów. Mamy tutaj przedział czasowy do 2018 r., ale na Prezesie Urzędu od 4 grudnia 2009 r. spoczywa także obowiązek wykonania wielu zadań, między innymi przyznawanie licencji dla maszynistów, nadzór nad ośrodkami szkoleniowymi, prowadzenie rejestru licencji. Według wstępnych wyliczeń do 2010 r. należy wyszkolić około 4 tys. maszynistów z nowymi licencjami. Dzięki unijnej zasadzie swobody świadczenia usług będą oni mogli także świadczyć swoje usługi na zewnątrz, czyli w innym państwie unijnym, ponieważ będzie to licencja typu unijnego, dająca uprawnienie do wykonywania zawodu, a maszynista otrzymujący taką licencję będzie dawał gwarancje prawidłowości jego wykonywania.

²² Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. – por. przypis 1 [przyp. red.].

Jak Państwo wiecie, jest to duża liczba maszynistów do wyszkolenia i do otrzymania licencji, tym bardziej że za chwilę zobaczycie Państwo przykład na slajdzie. Proszę zauważyć, że średni wiek pracowników drużyn trakcyjnych w jednej ze spółek wynosi 49 lat, ponad 70% zatrudnionych ma przekroczony 50 rok życia. U przewoźników prywatnych według naszych danych ta sytuacja może być jeszcze gorsza. To świadczy o zapaści wiekowej w tej grupie istotnych pracowników, w związku z tym przeszkolenia i wyznaczenie ośrodków, które będą szkolić bardzo wysokiej klasy specjalistów prowadzących pojazdy szynowe, są bardzo istotne. Do 2018 r. wszyscy pracownicy prowadzący pojazdy trakcyjne będący maszynistami muszą posiadać taką licencję, wydaną oczywiście przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Proszę Państwa, ostatnim aktem prawnym z III pakietu jest rozporządzenie 1371/2007/WE²³ dotyczące praw i obowiązków pasażera w ruchu kolejowym. Wchodzi ono w życie także 4 grudnia 2009 r. i zasadniczo zmienia sytuację słabszej strony umowy przewozu, jaką jest pasażer, dając mu możliwości dochodzenia szerokiego spektrum roszczeń w stosunku do usług wykonywanych przez przewoźników. Między innymi odszkodowań za opóźnienia. Szczególne prawa będą miały osoby niepełnosprawne, o ograniczonej sprawności ruchowej i ograniczonym dostępie do informacji. Sytuacja jest bardzo skomplikowana, albowiem według naszej opinii niestety polscy przewoźnicy nie są przygotowani do wejścia w życie tego rozporządzenia, skoro nie będzie żadnych wyłączeń, podczas gdy samo rozporządzenie daje możliwość²⁴ wyłączenia ruchu podmiejskiego, regionalnego oraz prze-

²³ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, por. przypis 1 [przyp. red.]

²⁴ Rozporządzenie 1371/2007 upoważnia państwa członkowskie do wprowadzenia wyłączeń stosowania, restrykcyjnych wobec przewoźników, przepisów o prawach pasażerów na określony czas, lecz jedynie w stosunku do przewozów krajowych. Takie wyłączenia zostały zaprojektowane w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, którą Prezydent skierował do Trybunału Konstytucyjnego (por. przypis 2). Nie znając jeszcze rozstrzygnięcia Trybunału Prezes Mirosław Antonowicz wyraził obawę, że w przypadku, gdy ustawa nie wejdzie w życie, polscy przewoźnicy stracą też możliwość skorzystania z wyłączeń. Wobec uznania przez Trybunał,

wozów krajowych z wymogów obowiązywania tegoż rozporządzenia (z pewnymi zastrzeżeniami). Takie wyłączenie może nastąpić na okres pięciu lat z możliwością przedłużenia na następne pięć lat. Zastrzeżenia odnoszące się do wyłączeń dotyczą osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz opóźnień. Skoro to rozporządzenie wchodzi w życie wprost, to oznacza, że od grudnia 2009 r. nie ma żadnych wyłączeń.

Skoro nie ma jeszcze ustawy, rozporządzenie unijne wchodzi w życie wprost i tym samym nakładać będzie obowiązki na przewoźników, a jednocześnie wszyscy klienci będą mogli złożyć skargę do Urzędu Transportu Kolejowego na działalność przewoźnika. Prezes UTK będzie musiał wkroczyć mocą swojej decyzji (jeżeli oczywiście Prezes zostanie do tego zobowiązany, bo na dzień dzisiejszy nie ma także organu wyznaczonego do przestrzegania praw pasażerów, skoro nie wszedł w życie akt prawny), ale gdy do tego dojdzie, to zgodnie z tym założeniem Prezes UTK byłby zobowiązany do nadzoru nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia. Wówczas będzie prowadzić kontrolę, nakładać kary, a te kary, zgodnie z rozporządzeniem, mają być dotkliwe, jeśli stwierdzi się nieprzestrzeganie przepisów tego rozporządzenia. Sytuacja się bardzo komplikuje, bo przewoźnicy muszą ponieść nakłady na przygotowanie, np. dostosowanie peronów, pomocy dla osób niepełnosprawnych, zapewnienia pełnej informacji przed odjazdem pociągu, jak i również w przypadku opóźnień większych niż 60 minut, czy powyżej 120 minut, gdy trzeba będzie zagwarantować posiłek, zakwaterowanie lub zastępczą komunikację celem dotarcia przez podróżnego do celu podróży.

Pozostaje oczywiście, proszę Państwa, obowiązek posiadania wraz z licencją (powinien być wprowadzony już dawno) załącznika ubezpieczeniowego, w którym wyznaczona będzie suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej licencjonowanego podmiotu (do tej pory jeszcze nie wprowadziliśmy tego w Polsce – a powinniśmy

że ustawa nie narusza Konstytucji, w konsekwencji – wobec podpisania jej przez Prezydenta i wejścia w życie, obawy Prezesa okazały się bezprzedmiotowe (por. przypis 2), a przewoźnicy korzystają ze zwolnień od obowiązku stosowania niektórych przepisów rozporządzenia; por. również informację prawną na końcu książki [przyp. red.].

to wprowadzić dawno i o tym bardzo często mówiłem). Do tej pory w Polsce tego nie ma, natomiast wraz z wejściem w życie rozporządzenia 2007/1371/WE Unia Europejska zobowiązała się do wyznaczenia takiej wielkości sumy gwarancyjnej ubezpieczenia dla przewoźników pasażerskich, ale przecież nie tylko ich to dotyczy. Każdy licencjonowany przewoźnik powinien zawrzeć umowę o takie ubezpieczenie, tym bardziej że według rozporządzenia zaliczka w przypadku śmierci pasażera w wypadku kolejowym to 21 tysięcy euro. Można sobie wyliczyć, ile mogą kosztować podmiot, w przypadku katastrofy, wypłaty tego typu zaliczek, a trzeba też mieć na uwadze odpowiedzialność przewoźnika za świadczoną usługę.

Pozostał ostatni element, na który chciałem zwrócić Państwa uwagę, a który pozostaje poza III pakietem, ale jest bardzo istotny. Jest to rozporządzenie o tak zwanej usłudze publicznej (1370/2007/WE), które wchodzi w życie także 3 grudnia 2009 r.²⁵ Wprowadza ono konkurencję regulowaną na rynku świadczenia usług publicznych w przewozach pasażerskich. To jest wyraźnie powiedziane, że chodzi o konkurencję regulowaną. Wskazane są organy, które mają prawo na przejrzystych zasadach zawierać umowy na wykonywanie usług przewozowych na czas nie dłuższy niż piętnaście lat na zasadzie przetargu, ponieważ chodzi o pieniądź publiczny, oraz żeby pokryć potrzeby i zapewnić określone usługi dla rynku lokalnego. Jest to bardzo czytelne rozporządzenie, które jest przemilczane, a wchodzi razem z III pakietem w życie²⁶. To rozporządzenie wyznacza nowe zasady funkcjonowania usług publicznych w Polsce w ramach doktryny świadczenia usług o charakterze ogólnogospodarczym wynikającej z traktatu wspólnotowego Unii Europejskiej.

Na koniec, proszę Państwa, zagadnienie, na które chciałem zwrócić szczególną uwagę. Wyznacza się zadania, wyznacza się urzędy, na-

²⁵ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady nr 1191/69 i Nr 1107/70 [przyp. red.].

²⁶ Rozporządzenie WE Nr 1370/2007 nie chodzi w skład III pakietu kolejowego, gdyż dotyczy, prócz kolei, także transportu drogowego [przyp. red.].

tomiast za tym nie idą środki, które by mogły wspomóc realizację. W budżecie na 2010 r. dla urzędu (UTK) nie przeznaczono ani złotych na wdrożenie III pakietu kolejowego w sensie pozyskania zasobów kadrowych, w sensie zasobów finansowych, w sensie nakładów, żeby zakupić i wydawać licencje. My szacujemy, że potrzebne jest dodatkowo około dziewięćdziesiąt – sto osób i około 11 milionów zł na wykonanie zadań wynikających z III pakietu. Proszę sobie zdawać sprawę, że w przypadku skarg przewoźników, mamy pole badawcze, bo wcześniej wprowadzono podobne rozwiązanie w transporcie lotniczym, w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Na mocy rozporządzenia powstała specjalna komórka – Komisja Ochrony Praw Pasażerów²⁷, która w ten sposób (jak UTK będzie to czynić) rozpatruje skargi pasażerów. Wzorując się na tym możemy zakładać, że tych skarg składanych bezpośrednio do urzędu będzie dużo. Pasażerowie mogą w trybie art. 30 rozporządzenia²⁸ składać skargi i ktoś to musi rozpatrywać w ramach postępowania administracyjnego, mając na to miesiąc lub dwa miesiące. Ktoś musi podejmować stosowną decyzję zobowiązującą na przykład określonego przewoźnika do odpowiedniego działania lub nakładać karę na określonego przewoźnika. My szacujemy, że w tejsze działalności potrzebne jest co najmniej dziesięć osób, żeby stworzyć niezależną strukturę, która będzie pełnić funkcję quasi-rzecznika praw pasażera w ruchu kolejowym.

Jest jeszcze i drugi problem, bardzo skomplikowanej natury ekonomicznej, chodzi o wyliczenie równowagi ekonomicznej usług międzynarodowych, ponieważ od tego będzie bardzo dużo zależało, od prawidłowości wyliczenia zależy podjęcie decyzji regulacyjnej o dostępie do rynku²⁹. Mogą później się pojawiać istotne roszczenia składane

²⁷ KOPP kontroluje przestrzeganie przez przewoźników lotniczych przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. WE L 46 z 17 lutego 2004r., s.1); więcej informacji na: www.ulc.gov.pl [przyp. red.].

²⁸ Chodzi o rozporządzenie 1371/2007 [przyp. red.].

²⁹ Chodzi o ocenę wpływu usług prowadzonych przez obcego przewoźnika na wynik finansowy służby publicznej finansowanej z budżetu; ta ocena jest podstawą

przez przewoźników międzynarodowych w przypadku ograniczenia dostępu do rynku polskiego. W związku z tym potrzeba też wysokiej klasy specjalistów, którzy mogliby przeprowadzić obiektywną analizę ekonomiczną, czy nie została naruszona równowaga świadczenia usług publicznych w Polsce przez dopuszczenie przewoźnika międzynarodowego, wraz z prawem do kabotażu, do świadczenia usług przewozu na wewnętrznym rynku. Problemy się piętrzą, tym bardziej że jeszcze nie ma prawa, nie ma zagwarantowanych środków dla Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W imieniu Prezesa to mówię, bo Prezes zobowiązał mnie, żeby o tym wyraźnie powiedzieć. Dziękuję państwu za uwagę.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję wiceprezesowi UTK, panu Mirosławowi Antonowiczowi. Serdecznie witam byłą wiceminister infrastruktury do spraw środków unijnych, panią Barbarę Kondrat³⁰. Witam przy okazji szczególnie serdecznie przedstawicieli związków zawodowych.

Proszę o wypowiedź prezesa PKP Intercity, pana Krzysztofa Celińskiego, a przygotuje się wiceprezes PLK³¹, pan doktor Pawlik. Dziękuję.

|| Krzysztof Celiński Prezes PKP Intercity S.A.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Tytuł dzisiejszej konferencji jest dosyć prowokacyjny, więc postaram się dostosować do tego tytułu swoim wystąpieniem.

Proszę Państwa, w latach dziewięćdziesiątych mówiono, że nie można zacofanej kolei dawać pieniędzy na rozwój, póki się nie zreformuje. Więc oczywiście monopolista nazywany „państwem w państwie”

rozstrzygnięcia o dopuszczeniu kabotażu [przyp. red.].

³⁰ Barbara Kondrat, ekonomistka, od 30.11.2007 r. do 3.04.2008 r. podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury [przyp. red.]

³¹ Polskie Linie Kolejowe [przyp. red.].

podjął reformę na przełomie lat dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych za pieniądze, które musi do dzisiaj spłacać³². Proszę pamiętać, że inne restrukturalizujące się sektory gospodarki uzyskiwały pomoc publiczną. Kolej sama musiała się za swoje pieniądze zreformować, a pomoc ograniczała się wyłącznie do gwarancji Skarbu Państwa.

Dzisiaj, po dziesięciu latach, w debacie publicznej zaczynają dominować słowa „liberalizacja” i „konkurencja”, już nie mówimy o rozwoju i usuwaniu zacofania. Odczytuję to tak, że zacofanie próbujemy leczyć „liberalizacją”. A przecież głównym konkurentem transportu kolejowego jest transport drogowy.

Kilka dni temu wyjąłem z biblioteczki podręcznik geografii mojego dziadka z 1929 r. Znalazłem tam piękne zdjęcia i opisy budowy drogi krajowej, m.in. obraz robotników układających klinkier. Tej drogi dzisiaj nie ma. Jest też w tej książce rozdział poświęcony kolei. Co pozostało z tamtych czasów? Drogi są dwujezdniowe, tych dróg, które były opisane w podręczniku dziadka, już dawno nie ma, natomiast linia kolejowa jako budowla istnieje do dzisiaj, to jest ta sama linia, tylko środki trwale się zmieniły; drewniane podkłady wymieniliśmy na betonowe, stare szyny na nowe szyny. Ale geometria jest ta sama. Czyli możliwości kolei są takie same, jak przed II wojną światową. Jak mamy konkurować?

Czy liberalizacja przyczyni się do tego, że ta budowla pozwoli na skuteczną konkurencję? Mam spore wątpliwości. Czy w XXI wieku, spoglądając na zachodnią Europę, poruszamy się śladem Południowej Ameryki, Brazylii, czy jednak Hiszpanii? Czy próbujemy nawiązywać do lepszych przykładów?

Dzisiaj podstawową wizytówką kolei są połączenia dużej prędkości lub podobne. Co to znaczy – podobne? W polskich warunkach, przeciętnych odległości między dużymi miastami ok. 300 km, powinniśmy między nimi podróżować 2 godziny. To jest rola kolei. Na podróż na tej trasie przez 4 czy 5 godzin szkoda jest wysiłku i nawet nie warto kupować taboru.

Oczywiście jedną z ważniejszych ról kolei jest również obsługa aglomeracji, dużych miast satelickich, połączeń miast satelickich

³² Prezesowi chodzi o to, że w przeciwieństwie do innych, restrukturyzowanych branż koszty reformy PKP obciążąły tę firmę [przyp. red.].

z dużymi miastami. To rola niszowa, oczywiście niszowa w tym sensie, że będziemy mieli autostrady i drogi ekspresowe, więc konkutowanie z nimi jest dosyć trudne w sytuacji, kiedy czasy jazdy są długie. Mogą oczywiście jeszcze istnieć połączenia lokalne, połączenia międzymiastowe, ale tam konkurencja kolei z drogami kołowymi będzie bardzo utrudniona.

Obecnie Komisja Europejska wprowadza III pakiet i ten pakiet – jeżeli mówimy o liberalizacji – przede wszystkim spowoduje konkurencję kolei dużej prędkości. Nikt z obcych nie planuje jeździć z Lublina do Zamościa i konkutować tu z nami, z kimkolwiek, tylko chcą konkutować na trasie z Mediolanu do Rzymu; Francuzi założyli firmę we Włoszech i chcą Włochów „podjeżdżać”. W związku z tym Włosi walczą w tej chwili w Komisji Europejskiej o to, żeby móc dojechać do Paryża. Może im się w czerwcu uda. Takie mamy sygnały. Włosi chcą też po Niemczech jeździć. Ale nie po liniach typu Lublin – Zamość, tylko po liniach dużych prędkości. W tym zakresie będzie liberalizacja, tego się musimy bać i do tego musimy się przygotowywać.

Natomiast obsługa aglomeracji, o czym mówił pan prezes UTK, to jest walka o rynek po to, żeby później mieć monopolistyczną usługę, świadczyć ją przez piętnaście lat, jeżeli organ, który odpowiada za organizowanie tych przewozów, zgodzi się i taką umowę podpisze.

Warto zwrócić uwagę – właśnie to mówił pan prezes – że prawo do kabotażu może zostać ograniczone, jeżeli naruszałoby równowagę ekonomiczną zawartych w danym państwie umów o świadczenie usług. To daje mechanizm ochrony tych firm, które taki kontrakt mają i chcą go poprawnie wykonywać.

Popatrzmy, oto przykład Hiszpanii. Spójrzmy też, jak w Polsce to wygląda³³. Często spotykałem się z pytaniem, które też się pojawia co pewien czas w dyskusjach, po co dobra infrastruktura kolejowa w Polsce, skoro nie mamy przecież nowoczesnego taboru. Po co nam to? Słyszymy z drugiej strony: po co dobry tabor, skoro przecież nie ma linii, nie ma gdzie jeździć, po co więc chcemy kupować tabor? Ja

³³ Prezes Krzysztof Celiński odwołuje się do prezentacji wyświetlanej na ekranie w trakcie wypowiedzi (prezentacja jest zapisana na płycie załączonej do książki). [przyp. red.].

im wtedy odpowiadam żartobliwie, że możemy wziąć kryte wagony z Cargo³⁴, tam również są okna i są drzwi, można też tak jeździć.

Tym sposobem próbujemy unikać dyskusji, ile środków publicznych kolej powinna dostać na rozwój. Są oczywiście kraje, gdzie kolej jest niepotrzebna lub jej nie ma całkiem i też funkcjonują dobrze. Nie wiem, czy Polska jest tutaj dobrym przykładem, że akurat my mamy nie mieć kolei.

Popatrzmy na znane wartości. W przypadku wdrożenia to muszą być programy rządowe, to nie jest tak, że sama liberalizacja zadziała, podmioty same sobie wprowadzą takie projekty i jak w Hiszpanii – od razu się zmieni struktura przewozów i udziału w rynku kolei i samochodów. Ludzie skorzystają z bezpiecznego transportu kolejowego w bardzo dużym stopniu, widać, jak w Hiszpanii ubyło samochodów³⁵.

W rezultacie udział kolei ma szansę rosnąć. U nas oczywiście mamy raczej tendencję południowoamerykańską. Na razie rośnie ruch, transport samochodowy też rośnie znacząco, natomiast transport kolejowy ma coraz mniejszy udział w rynku. To kilkuprocentowe wahnięcie w ostatnich latach specjalnie nie zmienia sytuacji, zwłaszcza że teraz w dekoninkturze nadal spadają przewozy.

Pan prezes Antonowicz mówił, ilu wozimy ludzi w grupie PKP, ile wozą inne podmioty. Taka statystyka będzie też dostępna w tej prezentacji. Myślę, że tych liczb nie warto tutaj odczytywać.

Jaki powinien być poziom inwestycji? W programie operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” wkład unijny to 27,9 miliarda euro, do tego dodaje się 9,7 miliarda euro środków krajowych. Transport z tego ma 71%, kolej dostaje 46% w samym POIŚ³⁶. 40% przypada na transport drogowy i lotniczy oraz bezpieczeństwo transportu, ale w bezpieczeństwie transportu pozycja odnosząca się do biur projektów dotyczy też dróg. Oczywiście to jest sam POIŚ, nie mówimy o wydatkach z budżetu państwa i z Krajowego Funduszu Drogowego. Wtedy te liczby i proporcje drastycznie się zmieniają na niekorzyść kolei.

³⁴ PKP Cargo SA – największy dziś polski przewoźnik towarowy [przyp. red.].

³⁵ Prezes Celiński wskazuje na slajd obrazujący podział rynku przewozów pasażerskich w Hiszpanii (por. prezentację zapisaną na płycie, załączonej do tego wydawnictwa) [przyp. red.].

³⁶ Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko” [przyp. red.].

Wracamy do POIŚ. POIŚ finansuje przede wszystkim linie kolejowe, z budżetu mają szansę dostać pieniądze niektóre dworce, ale proszę zobaczyć, że po raz pierwszy Komisja Europejska, swoją decyzją (ten dokument nie miał charakteru dyrektywy ani rozporządzenia, tylko wytycznych), wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych kierowanymi przede wszystkim do krajów, które po 2004 r. weszły do wspólnoty europejskiej, wskazała, że te pieniądze są przewidziane przede wszystkim na modernizację i zakup taboru. Komisja to przewiduje i oczywiście cały czas czuwa, żeby nie zachwiać konkurencji, więc stawia pewne warunki. Te warunki w zasadzie wszystkie podmioty, które aspirują do tych projektów, spełniają. Można dostać 50% dofinansowania, o ile przewoźnik zawarł umowę o świadczeniu usług PSC³⁷, a pozostałe 50% nie może być pomocą publiczną, czyli musi być finansowane na przykład z kredytów. Warunki są tam określone dla istniejących podmiotów, czyli Kolei Mazowieckich, Szybkiej Kolei Miejskiej³⁸, Przewozów Regionalnych; między innymi i moja firma PKP Intercity wchodzi w grę. W POIŚ nie wymienia się innych firm, poza nami.

Naszym zdaniem należy umożliwić tym podmiotom uzyskanie brakujących 50% finansowania. W jaki sposób? Przede wszystkim zawierając wieloletnie umowy PSC. Najlepszym przykładem jest miasto stołeczne Warszawa. Tutaj na pewno będzie się mógł pochwalić pan dyrektor³⁹, bo dla SKM⁴⁰ takie warunki stworzono.

Rozporządzenie 1370/2007⁴¹ pozwala na to. Zastanawia, kogo mają na myśli tak zwani eksperci, którzy nawołują do przeprowadzania przetargów, konkursów, kiedy w POIŚ są wpisane konkretne

³⁷ Usługi służby publicznej – public service contracts PSC [przypr. red.].

³⁸ Mowa o Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. To spółka wyłączona z PKP. Jest jeszcze Szybka Kolej Miejska w Warszawie, powołana przez prezydenta stolicy [przypr. red.].

³⁹ W konferencji uczestniczył dyr. Leszek Ruta z warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego [przypr. red.].

⁴⁰ Zwracając się do dyrektora warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, Leszka Ruty, prezes myślał o warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, obsługującej część relacji uzupełniająco do Kolei Mazowieckich [przypr. red.].

⁴¹ Por.przypis 1 [przypr. red.].

firmy. Postulują, żeby na kontrakt PSC był konkurs, a jednocześnie w POIŚ są wpisane konkretne firmy: Kolej Mazowiecka czy PR⁴²... I mówi się, żeby marszałkowie organizowali konkursy? Nie wiem, kogo eksperci mają na myśli, bo wtedy, gdy ich postulaty zostaną spełnione, Polska nie wykorzysta tych pieniędzy, czyli my nie wykorzystamy środków, które mamy na rozwój taboru. Być może chodzi o prywatyzację przychodów i uspołecznienie kosztów? Nasze firmy zostaną bez taboru, zostaną ze złomem, trzeba będzie coś z nimi zrobić, a jednocześnie stary tabor w Europie czeka, żeby wejść na nasz rynek na bardzo korzystnych warunkach. Oczywiście wtedy nie trzeba spłacać żadnych rat kapitałowych, żadnych odsetek od kredytów. Więc będziemy mieli rozwój taki, jaki był w odniesieniu do motoryzacji, że najpierw nastąpiła inwazja starych samochodów, a później dopiero zakupy nowych wozów. Chyba ten model jest tutaj preferowany po to, żeby te wszystkie firmy wyłączyć z możliwości skorzystania z POIŚ i nie dać im szansy zawarcia wieloletnich umów PSC.

Spłacanie rat kapitałowych wymaga zastosowania tej dyrektywy, która pozwala chronić interesy wykonawców służby publicznej, czyli kabinataż trzeba ograniczyć do rozsądnych rozmiarów, żeby nie zakłócał dziesięcioletnich kontraktów. Te umowy są potrzebne, bo przecież firmy muszą spłacić tabor, a jak ktoś przyjedzie starym duńskim pojazdem i powie, że za 10 zł można jechać, to nikt nie skorzysta z nowego pojazdu, gdy trzeba zapłacić 30 zł za bilet. Łatwo ocenić, zresztą, jak ktoś te obliczenia robił, bo przygotowując studium, to bardzo dokładnie to wie. To może nie jest odpowiednie forum, żeby te liczby prezentować, ale to wyraźnie wynika z kalkulacji. Dlatego mówię o tak zwanych ekspertach, bo wykazują bardzo dużo złej woli, prezentując takie stanowisko, jak omówione wyżej wezwanie do przeprowadzania konkursów.

Co w tej chwili, co w takiej sytuacji jest naszym zdaniem najważniejsze? Najważniejsze jest, po pierwsze, by dbać o rozwój, czyli zapewnić warunki, w których firmy będą się dalej rozwijać i wymieniać tabor. Po drugie, należy wzmocnić regulatora (UTK). Przeszliśmy do

⁴² Przewozy Regionalne [przyp. red.].

dyskusji o wydzieleniu PLK⁴³, zapomnieliśmy o UTK, o regulatorze, a dużo ważniejsze jest jego wzmocnienie. O tym powinniśmy mówić. Dać mu narzędzia, dać możliwości, bowiem – proszę Państwa, dzisiejsze nasze prawodawstwo nie odpowiada na pytanie, jak mamy chronić rynek przed kabotażem, gdy ktoś wystąpi z wnioskiem o decyzję administracyjną zezwalającą na wjazd. Ustawa w art. 30 mówi o uzgodnieniu, o skoordynowaniu przerwy między pojazdami, o pierwszeństwie czy o nieoczekiwanej zmianie popytu. Ja już nie chcę tych artykułów cytować, ale one nie są doprecyzowane i nie wiadomo, jak je interpretować⁴⁴. Jeżeli się pojawi obcy przewoźnik, a się pojawi

⁴³ Polskie Linie Kolejowe SA należą do grupy PKP, pojawił się plan wyłączenia tej spółki z grupy i przekształcenia do postaci zbliżonej do Dyrekcji Generalnej Dróg Krajowych i Autostrad, tj. zakładu budżetowego zbliżonego do instytucji zarządzającej siecią kolejową w Szwecji [przyp. red.].

⁴⁴ Cytujemy ustawę z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.):

- „Art. 30.1. Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając:
 - 1) pierwszeństwo przewozu osób oraz obowiązek służby publicznej;
 - 1a) potrzebę skoordynowania ruchu pociągów dla przewozu osób;
 - 2) obowiązek wykonania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
 - 3) udostępnienie tras pociągów, które w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego;
 - 4) umowy ramowe.
 - 2a. Organizatorzy i przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy osób, przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów, są obowiązani do wzajemnego uzgodnienia skoordynowania pociągów, mając na uwadze potrzeby podróźnych.
 - 2b. Zarządca, przed dokonaniem przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy dla przewozu osób, dokonuje, w miarę potrzeby na organizowanych z udziałem zainteresowanych przewoźników konferencjach rozkładów jazdy, koordynacji wzajemnego uzgodnienia dogodnych dla pasażerów połączeń, z uwzględnieniem odpowiednich przerw między przejazdami pociągów różnych przewoźników na tych samych liniach kolejowych.
 - 2c. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów, o których mowa w ust.

poprzez podmiot zarejestrowany w kraju, to będziemy mieli natychmiast spór przeniesiony do Komisji Europejskiej a nie będziemy mieli narzędzi, żeby z tym jakoś rozsądnie sobie radzić. Dlatego nawołuję do tego, żeby UTK jak najszybciej wyposażyć w elementy regulacyjne i oczywiście dbać o rozwój, cały czas promować to rozwiązanie i wszędzie przypominać, że pieniądze z POiŚ muszą być wykorzystane przez obecnie funkcjonujące podmioty. Jeśli stanie się inaczej, to odpowiadając na pytanie, co dalej z PKP, czy z firmami wywodzącymi się z PKP, powiemy, że je trzeba wszystkie brać na garnuszek państwa i myśleć o ich rozwiązaniu czy upadłości. Dziękuję bardzo za uwagę.

2b, z uwzględnieniem pierwszeństwa połączeń międzywojewódzkich i potrzeby ich skoordynowania z regionalnymi przewozami pasażerskimi, wynikającej z interesu podróżnych.

3. W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.
4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
5. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany raz w roku.
- 5a. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia, z zastrzeżeniem ust. 5b.
- 5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.
6. Trasy pociągów są przydzielane wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. Przydział tras pociągów na czas krótszy niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej.
8. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.
9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.” [przyj. red.]

|| **Senator Stanisław Kogut** **Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury**

Serdecznie dziękuję prezesowi Intercity, panu Celińskiemu. Gdy Prezes mówił o państwach, w których nie ma kolei, miał na myśli na pewno kraje Zatoki Perskiej, ale zapewniam, Panie Prezesie, że tam też rozpoczęto budowę kolei, budują ją: Kuwejt, Arabia Saudyjska, Jemen i Emiraty. Oni już nas chyba wyprzedzają. A druga sprawa, miód Pan leje mi na serce, gdy mówi Pan o konieczności wzmocnienia regulatora. Pamiętam, kiedy byłem jeszcze w związku zawodowym „Solidarność”⁴⁵, związki zawodowe chórem mówiły o regulatorze. Pan minister Morawski⁴⁶ dawał przykład kolei w Wielkiej Brytanii, że jest tam pełna liberalizacja, ale parlament brytyjski przyjął ustawę o regulatorze. To regulator dopuszcza poszczególne spółki do korzystania z infrastruktury.

Teraz proszę serdecznie pana doktora Pawlika, członka zarządu Polskich Linii Kolejowych. Przygotuje się pan Ruta. Pan Ruta, jako były kolejarz pracujący teraz w mieście stołecznym Warszawie przedstawi swój punkt widzenia.

Serdecznie dziękuję i proszę pana doktora Pawlika. Nie wszyscy go znają, to wyśmienity naukowiec, pracował w CNTK⁴⁷, z CNTK przyszedł do PLK i wydaje mi się, że chce PLK postawić na nogi. Proszę, Panie Doktorze, serdecznie proszę.

|| **Marek Pawlik** **Wiceprezes Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Na slajdach⁴⁸ pokazany zostanie dość ubogi punkt widzenia zarządcy infrastruktury, dlatego że III pakiet kolejowy dotyczy zarządcy bezpośrednio tylko w wąskim aspekcie. Choć jest to pakiet liberaliza-

⁴⁵ W latach 1997 – 2005 sen. Stanisław Kogut był przewodniczącym Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność [przyp. red.].

⁴⁶ Eugeniusz Morawski od 31.10.1997 r. do 8.12.1998 r. był ministrem transportu i gospodarki morskiej w rządzie Jerzego Buzka [przyp. red.].

⁴⁷ CNTK – Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa (w Warszawie). [przyp. red.].

⁴⁸ Prezentacja prezesa Pawlika jest umieszczona na płycie dołączonej do książki. [przyp. red.].

cji przewozów pasażerskich, kryją się w nim implikacje dla zarządcy infrastruktury.

Patrząc na III pakiet kolejowy zauważamy, że w zakresie dyrektywy 2007/58⁴⁹ Polskie Linie Kolejowe dzisiaj zapewniają niedyskryminujące warunki dostępu do infrastruktury wszystkim upoważnionym przewoźnikom. Co do tego nie ma wątpliwości. Natomiast wiemy już dziś, obserwując konkurencję między obecnymi przewoźnikami, że wyzwaniem będzie udostępnianie i uregulowanie udostępniania linii kolejowych przy zwiększającej się liczbie przewoźników i pojawianiu się przewoźników z zagranicy. To w znacznej mierze jest rola regulatora rynku. Oczywiście przewoźnicy powinni się porozumieć, ale życie pokazuje, że to nie zawsze się udaje. Zarządca nie może żadnemu przewoźnikowi, który ma prawo do realizacji tego typu usługi, odmówić udzielenia dostępu do torów, chyba że rzeczywiście zabraknie przepustowości. Tej przepustowości na polskich torach dziś nie braknie, ale rynek potrzebuje uporządkowania, czyli mówiąc inaczej, jeżeli dochodzą kolejne pociągi, to powinny być komplementarne, a nie wyłącznie konkurencyjne.

Patrząc na dyrektywę 2007/59 dotyczącą praw jazdy dla maszynistów kolejowych zauważamy, że odnosi się ona do wąskiej grupy maszynistów, których zarządca zatrudnia przy realizacji przewozów technologicznych. Pojawia się pytanie o sposób takiego ujednoczenia szkoleń, żeby współpraca z osobami odpowiedzialnymi za prowadzenie ruchu kolejowego była łatwiejsza. Nie może być tak, że dyżurny ruchu musi dostosowywać sformułowania do potrzeb maszynisty zależnie od tego, dla którego przewoźnika on pracuje⁵⁰. Obecnie rola zarządcy infrastruktury jest minimalna, ale docelowo ta rola musi być dość precyzyjnie określona. Zarządca będzie musiał precyzyjnie i drobiazgowo ustalać sposób prowadzenia ruchu kolejowego.

Problemy w tym zakresie są znane. Takim wyzwaniem szczegółowym jest na przykład ujednoczenie polskiej wersji interfejsu dla maszynistów w pojazdach trakcyjnych wyposażonych w systemy transmisji

⁴⁹ Por. przyp. 1 [przyp. red.]

⁵⁰ ... Prezesowi chodziło także o łączność radiową w czasie ruchu pociągów [przyp. red.].

tor–pojazd. Odpowiedzialność za ustanowienie jednolitego interfejsu spoczywa na zarządcy infrastruktury, mimo tego, że sam interfejs jest w pojeździe, ze względu na wymóg ujednoczenia dla całej sieci.

Proszę Państwa, rozporządzenie dotyczące praw pasażerów może dotyczyć zarządcy infrastruktury w kontekście finansowym, ponieważ w określonych sytuacjach zarządca infrastruktury będzie tym, który z przyczyn technicznych jest winny opóźnienia danego pociągu. W związku z tym mogą pojawić się roszczenia w stosunku do zarządcy infrastruktury. I żeby móc sobie z tymi roszczeniami radzić, trzeba być przygotowanym merytorycznie, pod względem proceduralnym i finansowym.

W tym rozporządzeniu pojawiają się też regulacje odnoszące się do dostępu do kolei dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. W zakresie liberalizacji przewozów, wprowadzanej III pakietem, są to zasadnicze wyzwania na poziomie krajowym. To są wyzwania powiązane z odpowiedzialnością i siłą sprawczą urzędów krajowych, którym zostanie przypisana określona odpowiedzialność.

Niezależnie od tego, czy mówimy o szkoleniach maszynistów, o nadzorze nad rynkiem, czy o rozliczaniu opóźnień, finalną, odwoławczą instancją bądź też wręcz instancją wydającą te dokumenty będzie najprawdopodobniej UTK.

Skuteczność liberalizacji zależy od odpowiedniej infrastruktury. Jeżeli infrastruktury na odpowiednim poziomie nie będzie, to wtedy, tak jak mówił pan prezes Celiński, będziemy ściągać do Polski stary tabor. To jest rozwiązanie zle dla konkurencji między transportem kolejowym i transportem drogowym. Wprowadzenie przez Komisję Europejską wewnątrzgałęziowej konkurencji między różnymi przewoźnikami kolejowymi od początku miało na celu wykreowanie konkurencji między transportem kolejowym i transportem drogowym. O tym nie należy zapominać.

Obecnie stosunkowo dużo, acz nie tak dużo, jak powinno, dzieje się na liniach głównych, na transeuropejskich korytarzach transportowych czy w ramach sieci TEN-T⁵¹, która obejmuje w Polsce nieco

⁵¹ Transeuropejska sieć linii kolejowych ustalona decyzją Komisji Europejskiej [przyt. red.].

ponad 5 tysięcy km linii kolejowych. Znacznie gorzej jest na liniach drugorzędnych i na liniach znaczenia lokalnego. Mamy pierwsze przykłady projektów realizowanych z regionalnych programów operacyjnych. Jest to współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego. Ta współpraca rozpoczyna się z kilkuletnim poślizgiem w stosunku do modernizacji głównej sieci. Na razie są to pojedyncze projekty i na pewno do skali 19 tysięcy km linii kolejowych jest nam jeszcze bardzo daleko. W związku z tym grozi nam nie tylko brak właściwego taboru, ale grozi nam również zamykanie niektórych linii regionalnych z powodów technicznych.

I jeszcze ostatnie zdanie na temat dostosowania kolei do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Proszę Państwa, zarządca infrastruktury w tym zakresie sam nie rozwiąże problemu. Żeby można było swobodnie korzystać z kolei na wózku inwalidzkim, niedowidząc, lub z małymi dziećmi, konieczne jest współdziałanie przewoźnika, zarządcy linii i zarządcy stacji. Musimy na stację dojechać, przejść przez nią, kupić bilety, dostać się na peron i dopiero potem skorzystać z pociągu. W tym zakresie potrzeba wykonać wielką pracę. Polskie Linie Kolejowe już ją rozpoczęły i przy tej okazji proponują raz jeszcze współpracę wszystkim tym, którzy są zainteresowani dostępem do kolei dla tej kategorii pasażerów.

Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję serdecznie panu doktorowi.

Państwo Drodzy! Pozwólcie, że przywitam serdecznie pana ministra Juliusza Engelhardta.

Witam również serdecznie senatora Ryszarda Bendera, profesora KUL, który bardzo mocno też jest zainteresowany koleją. W związku z tym, że pan minister może nam poświęcić zaledwie godzinę, a i ksiądz Ryszard ma inne obowiązki i musi opuścić nas o godzinie 12.00, serdecznie proszę księdza Ryszarda o kilka słów, a potem zabierze głos pan minister.

|| Ksiądz Ryszard Marciniak

Niech będzie pochwalony Jezus Chrystus.

(Głosy z sali: Na wieki wieków. Amen.)

Chcę bardzo serdecznie wszystkim pozdrowić i podziękować za entuzjazm i umiłowanie polskiej kolei. Powiedziałem rok temu w Sali Kongresowej, że dla mnie kolej to ojcowizna, którą trzeba strzec, rozwijać, pielęgnować. I myślę, że wszyscy się z tym zgadzamy. Ta ojcowizna jest zakorzeniona w naszej polskiej rzeczywistości – rzeczywistości, która została, gdy trzydzieści lat temu stanął na polskiej ziemi papież z rodu Polaków, ogarnięta miłością Boga, wymiarem chrztu, który stał się konturem naszych dziejów. I ten kontur naszych dziejów, który w imię Ojca i Syna i Ducha Świętego został naznaczony, ma być wypełniany.

Jeżeli widzimy polską kolej, jeżeli widzimy w niej przemiany, to te przemiany przede wszystkim mają służyć człowiekowi, bo to jest największa wartość w wymiarze Bożym. W wymiarze ewangelicznym człowiek ma największą wartość, bo Bóg oddał życie za człowieka. Kiedy wejdziemy w logikę Bożego przesłania i logikę Ewangelii, to Bóg przyszedł na świat w rodzinie. Za chwilę będzie Boże Narodzenie, będziemy to przeżywać, rodzina jest pierwowzorem wszelkich wspólnot. Dlatego wracam do tego przesłania, bo jeżeli odejdziemy od tych zasad, które tworzy i ma tworzyć rodzina, a więc jedności, współdziałania i bezinteresownej miłości, to będziemy mieli problemy. Dlatego przy najróżniejszych podziałach, które dzisiaj stwarzają bardzo wiele emocji, które stwarzają bardzo wiele – nazwijmy to po imieniu – cierpienia, myślę, że ważne jest, żeby uświadomić sobie, że problem jest gdzieś indziej. Inność jest wartością. Pan Bóg się w dziele stworzenia nie powtórzył, nie było klonowania, na szczęście. Natomiast ta inność ma prowadzić ku jedności.

Ja będę prosił teraz Przewozy Regionalne⁵², żeby przemyślały te strzałki, które idą w stronę podziału a nie zjednoczenia. Jeżeli muszą

⁵² Ksiądz nawiązał do sporu o dopuszczalność niektórych form konkurencji pomiędzy spółkami: Przewozy Regionalne i Intercity; spór stał się przedmiotem rozpoznania przez organ nadzoru, por. decyzję prezesa UTK z 24 lutego 2010 r., Nr TRM /9112/1/10, http://www.utk.gov.pl/portal/pl/64/489/Decyzja_Prezesa_UTK_w_z_zwiazku_ze_stwierdzeniem_naruszenia_przepisow_prawa.html, dostęp 26 lutego 2010 r. [przyj. red.].

być, to przynajmniej je zwróćmy w drugą stronę, żeby oznaczały formę zjednoczenia. Jesteśmy i pozostaniemy rodziną. W tej rodzinie każdy ma swoje miejsce, każdy ma swoją wartość, ale nie możemy się odłączyć od tej rzeczywistości tysiąclecia służby Bogu, Kościołowi, Ojczyźnie. Ojciec Święty trzydzieści lat temu na Błoniach Krakowskich powiedział, że człowiek musi posiadać niezwykłą godność, skoro został wezwany do uczestnictwa w życiu Boga samego. Ojciec Święty pyta: czy można odepchnąć to wszystko, czy można powiedzieć – nie – temu dziedzictwu? Czy można odrzucić Chrystusa i wszystko to, co On wniósł w dzieje człowieka? Oczywiście, że można – mówi Ojciec Święty. Człowiek jest wolny. Człowiek może powiedzieć „nie” Bogu, człowiek może powiedzieć „nie” Chrystusowi, ale pytanie zasadnicze: czy wolno i w imię czego wolno? Pytanie może być postawione, ale myślę, że mając takiego patrona, jakiego nam Bóg dał w osobie Jana Pawła II, który powiedział kolejarzom: nie dajcie się dzielić, bądźcie zjednoczeni, to zjednoczenie musi być zjednoczeniem ludzkich serc – wiemy, jak odpowiedzieć.

Nie chcę zajmować się strukturami organizacyjnymi, bo nie do mnie to należy. Natomiast chcę – taka jest moja prośba i cel pobytu tutaj – żebyśmy byli ludźmi jednoczenia serc, jednoczenia najróżniejszych pomysłów dla dobra człowieka i polskiej kolei bez względów na to, w jakich strukturach organizacyjnych ona będzie funkcjonować. To zamierzenie wspieram moją modlitwą, obecnością i dziękuję, że mogłem te kilka zdań powiedzieć. Niech Pan Bóg błogosławi dobru, które tutaj już się rysuje i myślę, że to dobro, które czasem idzie też przez cierpienie i Krzyż, będzie rzeczywistością, bo taki jest efekt, taki jest koniec. Dobrem jest zawsze zbawienie, dobrem jest zawsze miłość i ta miłość musi zwyciężyć, bo inaczej świat przestalby istnieć. Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję księdzu kapelanowi.

Proszę Państwa, ksiądz kapelan jest misjonarzem, był w Ruandzie. Widział, do czego prowadzi zło, nienawiść, brak dialogu. Chciałem w obecności księdza podziękować panu ministrowi i panu prezesowi

Celińskiemu, że chcą przejąć pociąg papieski, bo ten pociąg został przekazany Przewozom Regionalnym i kursuje obecnie jako pociąg rejsowy, kursowy. Prezes Celiński już wyraził zgodę na przejęcie tego składu przez PKP Intercity, a pan minister dzisiaj to pobłogosławił, tak że ta konferencja i obecność Pana Ministra i Państwa już ma pierwszy pozytywny efekt działania Jana Pawła II; że Jego pociąg, który przekazany został w Łagiewnikach Jego Świątobliwości Benedyktowi XVI, nie zostanie zdewastowany.

A teraz serdecznie proszę Pana Ministra o przedstawienie swojego referatu i z góry dziękuję za wyrażenie zgody na umieszczenie tego referatu na stronie senackiej⁵³. Dziękuję, Panie Ministrze, i oddaję Panu głos.

Juliusz Engelhardt **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo! Dziękuję przede wszystkim Senatowi, Senatowi Zespołowi Infrastruktury za zorganizowanie tej konferencji. Dyskusja na temat liberalizacji przewozów pasażerskich jest na pewno wskazana. Panu senatorowi dziękuję za zaproszenie. Z przyjemnością je przyjąłem. Nie mogłem być od początku, nie znam też przebiegu dotychczasowej dyskusji.

Pozwoliłem sobie przygotować wystąpienie w dwóch częściach. Część pierwsza dotyczy ogólnej problematyki liberalizacji transportu kolejowego w kontekście europejskim, w drugiej części odniosę się do problematyki III pakietu i przewozów pasażerskich.

Proszę Państwa, przygotowałem referat „Wpływ liberalizacji w europejskim transporcie kolejowym na konkurencyjność kolei”. Gdybyśmy popatrzyli na historię liberalizacji, to rozpoczyna się ona w roku 1991. Znana powszechnie dyrektywa 91/440⁵⁴ w sprawie rozwoju ko-

⁵³ Prezentacja ministra jest umieszczona na stronie internetowej <http://www.senat.gov.pl/k7/senat/zespol/infrastruktura/index.htm> [przyj. red.].

⁵⁴ ...o rozwoju kolei we wspólnocie, zmieniana przez dyrektywę 2007/57 wchodzącą w skład III pakietu. W szczegółach odsyłamy do opracowania prawnego na końcu książki [przyj. red.].

lei we Wspólnocie przez osiemnaście lat była wielokrotnie zmieniana, ostatnio właśnie w ramach III pakietu.

Uzupełniająco wydano dyrektywę 18/95⁵⁵ i 19/95⁵⁶ w sprawie alokacji potencjału infrastruktury kolejowej i pobierania opłat. Dziś dyrektywa 18/95 obowiązuje po poprawkach, a dyrektywa 19/95 w ogóle już nie funkcjonuje, została zastąpiona dyrektywą 14/2001⁵⁷. Ale przecież nie o dyrektywach chciałbym teraz powiedzieć, tylko o istocie tej polityki, przesłance tej polityki – jest nią ogólna liberalizacja, deregulacja w transporcie kolejowym. Polityka dotycząca trzech branż – trzeba to podkreślić – branży kolejowej, ale i branży energetycznej i telekomunikacyjnej, branż, które tradycyjnie funkcjonowały jako monopol naturalny, sieciowy i chęć rozbicia tego monopolu sieciowego, zmierza do wyłączenia, ogólnie rzecz biorąc, części infrastrukturalnej po to, żeby z infrastruktury mogli korzystać niezależni operatorzy. Taka była idea. To jest niezależność zarządzania, oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei, uzdrowienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych, w tym oddłużenie, i sztafardowa kwestia – zagwarantowanie dostępu do kolejowych sieci krajów członkowskich dla przedsiębiorstw kolejowych. Ale celem nadrzędnym był wzrost konkurencyjności kolei na rynkach przewozowych i wzrost względnego udziału transportu kolejowego w rynku przewozowym, bo co do tego od dawna przecież nie ma wątpliwości.

Ten pakiet ja nazywam pakietem zerowym, albo bazowym, wyjściowym. Dlaczego? Dlatego że przez lata dziewięćdziesiąte, od momentu wydania dyrektywy 91/440 do roku 2001 na dobrą sprawę w zakresie liberalizacji nic się w Europie nie działo oprócz rozlicznych dyskusji. Dodam tylko, że przypominam sobie atmosferę po ogłoszeniu, na początku lat dziewięćdziesiątych, dyrektywy 91/440⁵⁸ w zakresie oddzielenia za-

⁵⁵ Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [przyp. red.].

⁵⁶ Dyrektywa 95/19/WE o udostępnianiu i przyznawaniu możliwości przepustowych infrastruktury kolejowej i pobieraniu opłat za infrastrukturę [przyp. red.].

⁵⁷ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa [przyp. red.].

⁵⁸ Dyrektywa 91/440 o rozwoju kolei we wspólnocie Parlamentu i Rady [przyp. red.].

rządzenia infrastrukturą kolejową od eksploatacji. Wówczas środowiska kolejowe twierdziły, że tego się nie da zrobić, nie ma takiej możliwości, że to politycy wymyślili nie znając realiów. Historia pokazała, że jest inaczej.

Pierwszy pakiet kolejowy pojawił się w roku 2001 i był rezultatem między innymi tego, że z jednej strony powstała nowa polityka kolejowa w Unii Europejskiej, a z drugiej strony wiele zagadnień było niedoregulowanych, niejasnych i właściwie nie było żadnego postępu. Dopiero wskazane dyrektywy, a więc kolejna zmiana dyrektywy 91/440, przyjęcie dyrektywy 2001/13⁵⁹, poprawiającej dyrektywę w sprawie licencji oraz przyjęcie dyrektywy 2001/14⁶⁰ rzeczywiście stworzyły warunki do postępów w zakresie liberalizacji transportu kolejowego w Europie.

Następnie pojawił się w 2004 r. II pakiet kolejowy. To były kolejne już modyfikacje istniejących dyrektyw⁶¹, dyrektywy 95/18 w sprawie licencji, dyrektywy 2001/14 w sprawie przyznawania zdolności przepustowej infrastruktury i pobierania opłat. I wreszcie ustanowiono w 2004 r. Europejską Agencję Kolejową, europejski urząd regulacyjny⁶².

⁵⁹ Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [przyp. red.].

⁶⁰ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa [przyp. red.].

⁶¹ W skład II pakietu wchodziły dyrektywy:

– 2004/49/WE Parlamentu i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei),

– 2004/50/WE Parlamentu i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej,

– 2004/51/WE Parlamentu i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych. [przyp. red.].

⁶² Por. rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową [przyp. red.].

Gdybyśmy, jeszcze nie przechodząc do III pakietu, zastanawiali się, jakie są efekty polityki prowadzonej przez lata dziewięćdziesiąte, dwutysięczne, to możemy powiedzieć, że rynek w zasadzie został otwarty czy prawie otwarty, ponieważ formalnie od 1 stycznia mamy do czynienia z pełnym otwarciem rynku w przewozach towarowych, również dla przewozów kabotażowych. Od 1 stycznia 2010 r. mamy też pełne otwarcie rynków w międzynarodowych przewozach pasażerskich z możliwością wykonywania przewozów kabotażowych. A zatem praktycznie rynek jest otwarty. Oprócz małego elementu, mianowicie wewnętrznych przewozów pasażerskich w poszczególnych krajach.

Jeżeli byśmy popatrzyli poprzez pryzmat liczby licencji, które zostały wydane w Unii Europejskiej, to można zarysować taki oto podział krajów: są kraje z bardzo dużą liczbą wydanych licencji, jak Niemcy. Tu Polska jest w czołówce, podobnie Wielka Brytania, Włochy, ale mała Estonia czy Dania również. Są kraje, które wydały stosowną do swojej wielkości, umiarkowaną liczbę licencji: Holandia, Czechy, Austria czy Szwecja. I są wreszcie kraje, które zapoczątkowały dopiero licencjonowanie.

Stawiam takie pytanie: czy liczba wydanych licencji jest dobrą miarą rozwoju konkurencji wewnętrznej w europejskim transporcie kolejowym? Otóż nie jest dobrą miarą. Nie jest dobrą miarą, bo weźmy na przykład Wielką Brytanię. Otóż w przypadku Wielkiej Brytanii, pomimo znacznej liczby wydanych licencji, w związku z systemem franchisingowym można mówić o konkurencji na etapie kontraktowania i przewozów, ale nie rzeczywistej konkurencji o przewozy, która się definicyjnie, podręcznikowo odbywa w miejscu i czasie wykonywania usługi i ma charakter cenowy i jakościowy; w Wielkiej Brytanii takiej konkurencji w zasadzie nie ma. To samo zresztą dotyczy Niemiec, które się szczycą wszędzie, jak bardzo są zliberalizowane, bo mają ponad 370 licencji. Ale nie można zapominać, że dalej tam dominuje koncern DB⁶³ i otacza ten koncern duża liczba drobnych podmiotów. Sama liczba licencji nie jest dobrą miarą liberalizacji. Jest jakąś miarą, jedną z wielu, która pokazuje, jakie regulacje są przyjęte, ale nie mówi zbyt dużo o konkurencji wewnętrznej.

⁶³ Koleje Niemieckie (Deutsche Bahn) [przyp. red.].

Gdy mówimy o dotychczasowych efektach polityki liberalizacji, to trzeba powiedzieć, że jeden element został z pewnością zrealizowany w Europie, lepiej lub gorzej, mianowicie sztandarowe hasło tego procesu – wydzielenie infrastruktury kolejowej w odrębny organizm. Można powiedzieć, że oprócz Francji, wszystkie kraje praktycznie wykonały to wydzielenie. Szwecja poszła najdalej. Szwecja poszła w kierunku utworzenia zakładu budżetowego na wzór naszej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, to jest właśnie taki wielki zakład budżetowy państwa szwedzkiego i jego przychody są przychodami budżetu państwowego a wydatki są wydatkami budżetu państwowego. W związku z tym stawki są oparte być może na 5, 10% faktycznych kosztów infrastruktury, reszta jest finansowana z budżetu państwa. Jest to model bardzo drogi, właściwy dla krajów bardzo bogatych i nie stosowany w pozostałej części Europy ze względu na to, że jest bardzo kosztowny.

Model francuski, o którym tutaj wspomniałem, jest bypassem, próbą obejścia dyrektywy 91/440, a polega na tym, żeby wykonać zmianę, która nie zmienia stanu faktycznego w zakresie zarządzania infrastrukturą. Ta zmiana polega na tym, że formalnie własność infrastruktury przejęła RFF⁶⁴, która jest instytucją państwową i ona jest właścicielem infrastruktury, ale ta instytucja od razu przekazała w zarządzanie infrastrukturę spółce SNCF⁶⁵, czyli zintegrowanemu przedsiębiorstwu kolejowemu, które tam jest „od zawsze”. A zatem jest to wybieg formalny. Dziwi mnie bardzo stanowisko Komisji Europejskiej, która dopuściła takie rozwiązanie i która w jakimś stopniu aprobeuje je, bo gdzieś nawet czytałem, że ten model francuski jest lepszy niż na przykład nasz model holdingowy, który większość większych krajów zastosowała ze względu na to, że było to pragmatyczne wyjście. Polegało na tym, że „stare” przedsiębiorstwo kolejowe przekształca się w spółkę Skarbu Państwa, a później z niej wydziela się poszczególne elementy, w tym infrastrukturę kolejową, w odrębne spółki. Taką drogą poszły Niemcy, Włochy,

⁶⁴ Zarząd Francuskich Linii Kolejowych (Réseau Ferré de France) [przyj. red.].

⁶⁵ Przedsiębiorstwo Francuskich Kolei Żelaznych (Société Nationale des Chemins de fer français) [przyj. red.]

inne kraje. Odpowiadając na pytanie, który model jest właściwy z punktu widzenia polityki liberalizacji transportu kolejowego, powiem, że najlepszy jest model szwedzki, tylko że on jest właściwy dla kraju bardzo bogatego. Jest to model, który byłby pożądanym. W nim wiadomo, kto jest właścicielem infrastruktury kolejowej, kto odpowiada za jej rozwój i utrzymanie. Ale, jak powiedziałem, jest to problematyczne z finansowego punktu widzenia.

W Europie nastąpił rozwój instytucji regulacyjnych w związku z polityką liberalizacji i deregulacji. Też nie wiemy, jaki model regulacyjny jest właściwy. Czy regulatorem może być ministerstwo właściwe do spraw transportu, czy też specjalny urząd, łączący w sobie elementy nadzoru zagadnień technicznych i rynkowych, czy też specjalny urząd regulacyjny, nadzorujący udostępnianie infrastruktury kolejowej, a także udostępnianie innych sieci infrastrukturalnych. Tak to ostatnio zrobiono w Niemczech, EBA zajmuje się nadzorem nad zagadnieniami technicznymi kolejnictwa, natomiast sprawy regulacji rynku są połączone ze sprawami telekomunikacyjnymi, energetycznymi w jeden odrębny urząd. Który model jest właściwy? Też wydawałoby się, że powinniśmy dążyć do rozwiązania właściwszego, jakim jest rozwiązanie niemieckie, ale ono wymaga odpowiednich przedsięwzięć organizacyjnych struktur rządowych i reorganizacji, które są trudne do przeprowadzenia ze względów politycznych.

Jak przyjrzymy się tematyce liberalizacji, to z tym hasłem wiąże się też pojęcie deregulacji. Te efekty są dość problematyczne. Bo jeżeli chodzi o liberalizację, coś, co się chce zliberalizować, powinno się również zderegulować, czyli odchodzić od nadmiaru sztywnych regulacji branżowych, które dotyczą na przykład transportu kolejowego. Jednakże łatwo można zaobserwować, że takiego zjawiska nie ma w europejskim transporcie kolejowym. Można nawet postawić tezę, łatwą do udowodnienia, że wraz z postępem liberalizacji, niestety rośnie liczba regulacji. To jakby zaprzeczenie procesu. Coraz więcej dziedzin jest objętych regulacjami.

Dam przykład praktyczny; na pewno są na tej sali osoby, które pamiętają wersję ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r., która

miała ok. 20 stron formatu A-4. Dzisiaj nasza ustawa o transporcie kolejowym ma ok. 80 stron A-4, a już w drodze są kolejne nowelizacje. To wynika z implementacji prawa europejskiego, w szczególności różnych zagadnień technicznych. Ta rozbudowa posunęła się już do tego stopnia, że dzisiaj nie ma takiego specjalisty prawnika, który by opanował całą ustawę i znał wszystkie aspekty w niej poruszone. W zasadzie trzeba tutaj specjalizacji, a być może stoimy w obliczu podzielenia tej ustawy na kilka odrębnych ustaw, bo to jest, wydaje się, w obecnej sytuacji najrozsądniejsze wyjście. Co roku komisje sejmowe zajmują się kilkoma takimi implementacjami. Stopień skomplikowania tych przepisów i stopień szczegółowości rośnie. Już wszędzie głoszę tezę, że mamy do czynienia z przeregulowaniem branży.

Wreszcie powiedzmy sobie o stawkach dostępu. O tym się głośno mówi w całej Europie, bo mamy do czynienia z taką prawidłowością, że im dalej na wschód, tym wyższe stawki dostępu. To w szczególności dotyczy przewozów towarowych, pasażerskich może mniej. Pytam, czy to jest paradoks ekonomiczny? Przecież w krajach wschodniej Europy na przykład koszty siły roboczej są niższe. Czy to jakaś prawidłowość czy też brak regulacji? Jeżeli byśmy teraz uwzględnili wsparcie finansowe, dotacje, też geograficznie, to idąc od zachodniej ku wschodniej Europie mamy oto odwrotny obraz. Tak więc, jeżeli w krajach zachodnich dotuje się bardzo wysoko koszty operacyjne infrastruktury, stawki mogą być tam relatywnie mniejsze. I odwrotnie, jeżeli się nie dotuje, to stawki są wysokie. Stawiam pytanie, czy regulując tak wiele rzeczy, tak wiele spraw, wchodząc w tak dalekie szczegóły techniczne, które musimy implementować później z rozporządzeń i dyrektyw do ustawy, czy „nie zapomniano” o konieczności harmonizacji zasad kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, dlatego, że odbywa się też taka dyskusja aktualnie w Europie. Komisja Europejska twierdzi, że koszty bezpośrednie powinny być podstawą kalkulacji stawek, ale nie określa, co to są te koszty bezpośrednie, nie chce odpowiedzieć na pytanie, jaki ma być zakres kosztów bezpośrednich. Z dyrektyw to nie wynika. Akurat ten element nie został niestety doregulowany.

Widzimy zatem, że można postawić pytanie: czy obecnie założenia podstawowe zostały zrealizowane? One powinny być potwierdzone sta-

tystykami transportu. To znaczy, jeżeli celem głównym liberalizacji miało być doprowadzenie w całej Unii Europejskiej do wzrostu względniego udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem, to stawiamy pytanie, czy on został zrealizowany? Nie, nie został zrealizowany. Jak popatrzymy na „starą piętnastkę” to widzimy, że ten udział się stabilizuje na poziomie 15%. Jeżeli popatrzymy na 27 krajów całej Unii, to widzimy, że też tutaj nie ma większych zmian w latach dwutysięcznych. Udział względny transportu kolejowego w przewozach ogółem towarowych w Polsce pozostaje nadal bardzo wysoki, o wiele wyższy niż średnia unijna, zarówno „piętnastki”, jak i 27 krajów. On jest aktualnie na poziomie ponad 25%, ale widzimy, jaki był trend w latach dwutysięcznych, ten udział malał. Niemniej jednak jest to udział bardzo jeszcze wysoki.

Ale jeśli popatrzymy na tabelkę ogłoszoną w białej księdze z 2001 r., to trzeba powiedzieć, że zasadniczo nie przewidywano tego, iż transport kolejowy zwiększy swój względny udział w przewozach ogółem. Proszę zobaczyć – ten trend realistyczny, ogłoszony w białej księdze, oznaczałby spadek udziału względnego kolei z 14,2% do 11,3% w przewozach towarowych i z 6% do 5,5% w przewozach pasażerskich.

Nawet optymistyczny trend określony na podstawie tych danych, które pokazałem Państwu, to utrzymanie poziomu 14% – 15 %, bo to się mniej więcej tak utrzyma w przewozach towarowych. I niestety, nie potwierdza się to w przewozach pasażerskich, bo ten udział wynosi aktualnie 6%, a więc niestety nie udało się zrealizować tego celu.

W tym kontekście, proszę Państwa, mówimy o III pakiecie, o jego dokumentach.

Mamy trzy dokumenty: rozporządzenie 1371/2007⁶⁶ dotyczące praw i obowiązków pasażerów; dyrektywę 2007/58 zmieniającą dyrektywę w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury i pobierania opłat oraz dyrektywę tak zwaną maszynistowską 2007/59⁶⁷.

W dyrektywie 2007/58 przewiduje się, że najpóźniej 1 stycznia 2010 r. ma nastąpić otwarcie rynku w międzynarodowych, kolejowych przewozach pasażerskich, i to z prawem kabotażu. Natomiast rozporządzenie 1371/2007 odnosi się do praw i obowiązków pasażerów.

⁶⁶ Por. przypis 1

⁶⁷ Por. przypis 1

Dyrektywa 2007/59 z kolei umożliwia wzajemne uznawanie kwalifikacji zawodowych maszynistów poprzez ustanowienie jednolitego systemu licencji świadectw zawodowych.

III pakiet kolejowy implementowaliśmy do naszego prawa w roku bieżącym. 25 czerwca 2009 r. Sejm uchwalil odpowiednią ustawę, nowelizację ustawy o transporcie kolejowym. Wysoki Senat uchwalil również tę ustawę, została skierowana do prezydenta. I pan prezydent tę ustawę skierował do Trybunału Konstytucyjnego, mając obawy i zastrzeżenia co do trzech elementów. 3 grudnia ma się odbyć rozprawa w Trybunale Konstytucyjnym, a 4 grudnia 2009 r. wchodzi w życie rozporządzenie 1371/2007⁶⁸.

Nie ma co ukrywać, że to powoduje pewne komplikacje natury prawnej polegające na tym, że zakładając, że trybunał pozytywnie dla rządu rozstrzygnie te zastrzeżenia, ustawa najszybciej będzie mogła wejść w życie około 30 grudnia 2009 r. Około 30 grudnia, co oznacza, że między 4 grudnia a 30 grudnia 2009 r. jest luka czasowa, w czasie której w pełnym zakresie obowiązuje rozporządzenie. A to rozporządzenie jest bardzo istotne, ponieważ dotyczy praw i obowiązków pasażerów, są też w nim obowiązki nałożone na przewoźników i zarządców infrastruktury, dotyczące dostosowania taboru i obiektów infrastruktury dla osób niepełnosprawnych. Są tam też pewne wyłączenia dotyczące stosowania kar umownych itd. Te wszystkie wyłączenia są właśnie możliwe i przewidziane w rozporządzeniu 1371/2007. Myśmy je tak zaprojektowali. Gdy rozporządzenie będzie obowiązywało bezpośrednio, niestety w okresie przejściowym również przewoźnicy i zarządcy infrastruktury muszą się liczyć z roszczeniami szeroko rozumianej publiczności w zakresie obowiązków wynikających wprost z rozporządzenia. Jest to, nie ukrywam, pewna komplikacja tejże sytuacji.

Powiem też, że oprócz rozporządzenia 1371/2007 przecież implementujemy przepisy dotyczące liberalizacji przewozów pasażerskich, czyli głównego tematu dzisiejszej konferencji. Zaprojektowaliśmy w tych przepisach, w naszym przekonaniu, dobre rozwiązania prawne, które pozwalają rozpocząć proces udostępniania naszej infrastruktury

⁶⁸ Por. przypis 2 co do losów skargi Prezydenta do Trybunału Konstytucyjnego [przyp. red.].

zagranicznym przewoźnikom, realizującym międzynarodowe przewozy pasażerskie z możliwością kabotażu, zaprojektowaliśmy przepisy umożliwiające pewną kontrolę tego procesu. Urząd Transportu Kolejowego w każdym przypadku będzie zobowiązany do zbadania dwóch elementów: po pierwsze, czy przewóz ma rzeczywiście charakter międzynarodowy (można sobie wyobrazić przewozy realizowane od stacji granicznych po drugiej stronie i w zasadzie to byłyby przewozy wewnątrz krajowe, chociaż formalnie międzynarodowe), po drugie, czy dany przewoźnik, wchodząc na rynek, nie narusza równowagi ekonomicznej relacji przewozowych rozumianej również w ten sposób, że w wielu relacjach będą funkcjonowali przewoźnicy wykonujący obowiązek służby publicznej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z organizatorami przewozu. W tej sytuacji wejście na rynek nowego przewoźnika naruszałoby równowagę ekonomiczną, ponieważ zabierając część pasażerów obniży rentowność przewoźnika krajowego i spowoduje wzrost potrzeb dotacyjnych. Ten instrument jest właściwy i dopuszczalny dla tych sytuacji. Dodałbym, że tego instrumentu nam brakuje w przewozach krajowych. Podobny instrument jest wprowadzono w rządowym projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ale prace nad nią stoją w miejscu⁶⁹. Opinie o mitycznym zagrożeniu interesów polskich przewoźników w moim przekonaniu są przesadzone, dlatego że jeżeli obcy przewoźnik chciałby wejść do Polski, to nie w taki sposób, jak to się powszechnie uważa. Ci przewoźnicy zresztą są w Polsce, tylko wchodzi na rynek w inny sposób, a temu procesowi za bardzo zapobiec nie możemy. Dlaczego? Dlatego że przewoźnicy zagraniczni, jeśli chcą w ogóle wejść na polski rynek, to nie zajmują się wjazdem z zagranicy do Polski, bo jest to przedsięwzięcie bardzo kosztowne i skomplikowane. Po prostu kupuje się spółkę, która ma licencję w Polsce i tym sposobem wchodzi na polski rynek przewozowy. Temu rząd nie może zapobiegać. I mamy takie przykłady. Można przy istniejących przepisach, bardzo liberalnych, bezkapitałowo wejść na nasz rynek, to znaczy, nie mając wiele do za-

⁶⁹ Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przyjęty przez rząd i skierowany do Sejmu (druk 2916) [przyp. red.].

oferowania w sensie taboru itd., można w Polsce funkcjonować na rynku kolejowym. Takie regulacje prawne kiedyś zostały w Polsce przyjęte.

Z samej implementacji III pakietu nie wynikają poważne zagrożenia i nie widzę podstaw do tego, by demonizować ten element, bo jeśli mówimy o zagrożeniu dla polskich przewoźników, to ono przyjdzie, czy jest już i przychodzi do nas zupełnie od innej strony, od strony zasad liberalizacji wewnętrznej, a nie przewozów międzynarodowych. To należy też, moim zdaniem, brać pod uwagę przy wszelkiego rodzaju dyskusjach i formułowaniu czasami zbyt pochopnych ocen. Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję serdecznie Panu Ministrowi.

Chcę powitać na naszej konferencji wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury pana posła Janusza Piechocińskiego, który od lat współpracuje z nami, ze mną w sprawach kolejowych.

Teraz serdecznie proszę o zabranie głosu pana Rutę. Przygotuje się ostatni prelegent, pan prezes Nowakowski z Przewozów Regionalnych. Dziękuję.

|| Leszek Ruta Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, za umożliwienie mi przedstawienia trochę innego punktu widzenia na III pakiet kolejowy. Nawiązując do głosu prezesa Antonowicza jak również pana ministra, chcę dołączyć jeszcze jeden dokument do *stricte* kolejowych dokumentów, a mianowicie rozporządzenie 1370⁷⁰. Bo do tej pory wszystkie uwagi czy wszystkie dyskusje skupiały się na wyłącznie dokumentach kolejowych, a rozporządzenie 1370/2007 jest dokumentem bardziej ogólnym, dotyczy zasad kontraktowania usług publicznych

⁷⁰ Chodzi o rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [przyp. red.].

i również dotyka problemu kontraktowania pasażerskich przewozów kolejowych. Zresztą uważam, tak samo jak pan minister, że między innymi część obecnych problemów przewoźników regionalnych, takich jak Przewozy Regionalne, również w jakimś sensie Intercity, wynika z braku organizatora przewozów na szczeblu regionalnym. I myślę, że ta luka zostanie wypełniona.

Skupię się na rozporządzeniu 1370/2007, jest to ogólna regulacja usług transportu zbiorowego, która ma na celu podniesienie jakości i obniżenie cen usług. Co jest istotne, umożliwia wypłatę rekompensaty dla spółek przewozowych świadczących usługi publiczne. Usługi publiczne określane są przez właściwy organ. Ustawa o transporcie publicznym ma to regulować.

Z punktu widzenia między innymi również kolejowych przewoźników istotna jest kwestia pojawienia się nowej kategorii podmiotów, to jest podmiotów wewnętrznych, które mogą korzystać ze specjalnych przywilejów w zakresie kontraktowania. Przewoźnicy kolejowi są potraktowani bardziej liberalnie. Nie ma tego wymogu charakteru podmiotu wewnętrznego, choć tak naprawdę dzisiaj toczy się dyskusja, czy Przewozy Regionalne, czy Koleje Mazowieckie są podmiotem wewnętrznym, czy nie, i kto to ma określić. To jedno ograniczenie. Jeżeli Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie już skorzystały z tego, że mają podpisane długoletnie kontrakty, na co właśnie to rozporządzenie zezwala, powstaje wątpliwość, czy mogą startować w kolejnym konkursie. Rozporządzenie mówi wyraźnie, że w ciągu 8 lat, jeżeli umowa jest zawarta na lat 10, w ciągu 8 lat podmiot wewnętrzny nie może startować w przetargach poza obszarem świadczenia zleconych usług. Jeżeli Koleje Mazowieckie są przez samorząd województwa mazowieckiego uznawane za podmiot wewnętrzny, to z jednej strony jest to preferencja, bo mają długoletni kontrakt bez przetargu; z drugiej strony powoduje to jednak ograniczenie. Koleje Mazowieckie mają ograniczone możliwości świadczenia usług komercyjnych. Tu oczywiście zaczynają się dyskusje o pociągu „Słonecznym”⁷¹, na

⁷¹ Wakacyjny pociąg, uruchamiany przez spółkę Koleje Mazowieckie na trasie Warszawa – Gdynia, złożony z taboru podmiejskiego (EZT – elektryczne zespoły trakcyjne) [przyp. red.].

jakich zasadach on może być uruchamiany. Te zasady są określone; zapisy księgowe muszą być rozdzielone, to w sposób jednoznaczny nie może być finansowane z pomocy publicznej.

Rozporządzenie wyraźnie zakłada, że usługodawcy i przewoźnicy kolejowi nie muszą posiadać statusu podmiotu wewnętrznego, żeby skorzystać z dobrodziejstwa kontraktowania poza otwartym przetargiem. To ograniczenie dotyczy kolei i w ogóle przewozów aglomeracyjnych, może metropolitalnych już należałoby mówić, nawiązując do ustaw metropolitalnych, czyli kolei miejskiej, jaką jest na przykład Szybka Kolej Miejska⁷² w Warszawie, czy przewozów szynowych, tramwaju i metra. Wyraźnie trzeba powiedzieć, że rozporządzenie uprzywilejowuje pozycję przewoźników kolejowych.

Rozporządzenie 1370/2007 rozpatrujemy w kontekście aglomeracji, w zasadzie powinno się już mówić: metropolii warszawskiej, gdyż władze miasta stołecznego Warszawy są właściwym organem tylko i wyłącznie w granicach samej Warszawy; władze gmin w aglomeracji warszawskiej są właściwe dla lokalnego transportu zbiorowego na swoim terenie; władze powiatów zaś dla transportu zbiorowego o znaczeniu powiatowym.

To są ograniczenia, bo dopóki nie ma ustawy metropolitalnej, organizowanie transportu jest możliwe tylko i wyłącznie na zasadzie dobrowolnych dwustronnych umów pomiędzy samorządami. Okazało się, że niekoniecznie muszą być to samorzady jednego poziomu; ustawa o samorządzie⁷³ mówi o współpracy pomiędzy różnego rodzaju samorządami. W ten sposób niektóre samorzady powiatowe czy samorzady nie zainteresowane bezpośrednio, na przykład, wspólnym biletem w aglomeracji warszawskiej, dofinansowują właśnie inne samorzady, bo nie jest to ich zadanie własne. Z tego, co wiem, niektóre samorzady powiatowe angażują się również w finansowanie kolei, tak było w województwie zachodniopomorskim, gdzie przy uruchamianiu połączenia Sławno – Darłowo samorząd powiatowy i samorzady

⁷² Spółka komunalna, założona przez prezydenta Warszawy; taką samą nazwę nosi spółka w Trójmieście, należąca do grupy PKP [przyp. red.].

⁷³ Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym [przyp. red.].

gminne za pośrednictwem samorządu wojewódzkiego dofinansowały Przewozy Regionalne. Czyli wynika z tego, że możliwości formalne są.

Na terenie aglomeracji warszawskiej mamy w tej chwili 30 dwustronnych porozumień. W tej chwili właśnie przygotowane jest porozumienie na szczeblu powiatów i województwa. W najbliższym czasie Rada Warszawy to rozpatrzy, bo Rada Warszawy musi wyrazić na to zgodę.

Jest jedna rzecz, którą chciałem przedstawić jako dodatkowy wątek w dyskusji. W przeciwieństwie do innych krajów Unii Europejskiej, na przykład Niemiec, projektowana ustawa o transporcie publicznym zakłada, że organizatorem mogą być tylko jednostki samorządu. Ustawa nie dopuszcza na przykład powołania spółki samorządowej, tak jak to jest choćby w regionie Berlin – Brandenburgia. VBB⁷⁴ jest spółką powołaną przez samorządy i jednocześnie w imieniu tych samorządów organizuje transport. Uważamy, że jest to brak możliwości zlecenia tej organizacji transportu zbiorowego podmiotom wyspecjalizowanym, a wydaje się, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby samorząd czy samorządy porozumiały się i zleciły komuś, czy zorganizowały spółkę, która na zasadach komercyjnych będzie organizować transport i rozliczać przewoźników jako organizator transportu metropolitalnego lub regionalnego.

Ostatnio był w Warszawie kongres stowarzyszenia ponad 30 największych organizatorów transportu w metropoliach europejskich. Z dyskusji w trakcie tego kongresu wynika, że polska kolej jest jednym z bardziej zliberalizowanych rynków, podobnie, w zakresie przewozów aglomeracyjnych Warszawa jest jedną z takich metropolii, która zliberalizowała swój rynek najbardziej.

Muszę powiedzieć, że mamy już pierwsze sygnały ze strony prywatnych przewoźników autobusowych, którzy zaczynają straszyć nas skargą do europejskich instytucji. Może się okazać, że właśnie to będzie problemem, bowiem w żadnym dokumencie precyzyjnie nie jest określone, kiedy przedsiębiorca jest podmiotem wewnętrznym.

Jak wspominałem, dzisiaj jest podstawa prawna do tego, żeby stworzyć organizatora transportu na szczeblu wyższym niż gminny. Jest ustawa o samorządzie gminnym, która daje możliwość podpisania

⁷⁴ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH [przyp.red.].

porozumień międzygminnych oraz współdziałania i tak właśnie jest to zorganizowane, a nie tak jak w Trójmieście czy na Śląsku, gdzie został formalnie powołany związek komunikacyjny.

Podaję przykład, ale nie będę go rozwijał, związku komunikacyjnego Berlin – Brandenburgia, bo to jest klasyczny przykład, jak komunikacja o charakterze metropolitalnym czy aglomeracyjnym jest jednocześnie powiązana z komunikacją o charakterze regionalnym. VBB jest spółką samorządów różnych szczebli, samorządów wojewódzkich, bo Berlin i Brandenburgia mają taki status, jak również samorządów powiatowych i miejskich. VBB organizuje rynek dla 41 przewoźników komunikacji o różnym charakterze: miejskim, podmiejskim, regionalnym. Okazuje się, że VBB rozlicza 41 przewoźników, którzy uznają wzajemnie swoje bilety. VBB rozlicza to w imieniu samorządów. Zamawia usługi. Rynek, również kolejowy, w tym rejonie jest bardzo zliberalizowany. W tej chwili kończy się bardzo duży przetarg, na wiele lat prawdopodobnie monopol DB zostanie złamany. W przetargu rynek został podzielony na trzy części i założenie jest takie, że jeden przewoźnik nie może we wszystkich trzech startować. A jest to rynek do tej pory kontrolowany przez DB.

Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję serdecznie panu prezesowi Rucie.

Proszę teraz pana prezesa Nowakowskiego. Dziękuję.

|| Robert Nowakowski Wiceprezes Przewozów Regionalnych sp. z o.o.

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Zastanawiając się nad tym, co chcemy na tym spotkaniu zaprezentować, postanowiliśmy dokonać pewnego rodzaju rachunku sumienia spółki. Szkoda, że już ksiądz Marciniak poszedł, bo on by najlepiej

ocenił, jak ten rachunek sumienia został przez nas dokonany w aspekcie wejścia 4 grudnia br. w życie III pakietu kolejowego.

Nie chcę przypominać wszystkich przesłanek, które były podstawą przeprowadzenia tego procesu, bo już moi szanowni przedmówcy o tym powiedzieli, więc potwierdzę tylko to, co jest naszą największą obawą, że ustawa zaskarżona przez pana prezydenta do Trybunału Konstytucyjnego rodzi określone skutki, o których pan minister bardzo dokładnie mówił.

Wszyscy znamy doskonale założenia, zakres, cele tego rozporządzenia, więc nie będę tego już powtarzał. Przejdę do tego, co stanowi zadania spółki po wejściu tego dokumentu w życie.

Więc jeśli chodzi o art. 9 rozporządzenia, a mianowicie dostępność biletów, to spółka jest do tego procesu przygotowana. Prowadzimy sprzedaż biletów w kasach, w automatach biletowych, w pociągach, więc zalecenia tego artykułu są obecnie przez spółkę wypełnione.

W zakresie odpowiedzialności za podróżnych stosujemy obligatoryjnie przepisy Konwencji Międzynarodowej CIV⁷⁵. Spółka jest ubezpieczona od odpowiedzialności cywilnej i mamy polisę na kwotę 8 milionów zł.

Następny element to ułatwienia dla osób niepełnosprawnych. Spełniamy te wymagania, ponieważ sprzedajemy bilety dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością ruchową bez dodatkowych opłat i na stronie internetowej oraz na stacjach, na których jest nasz personel, określone są zasady odprawy i przewozu takich osób uwzględniające ich potrzeby.

W odniesieniu do bezpieczeństwa podróżnych mamy porozumienie o współpracy w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, są powołane: centralny zespół do spraw bezpieczeństwa i wojewódzkie zespoły. Prowadzimy różnego rodzaju kampanie informacyjne dla podróżnych w pociągach. W nowych autobusach

⁷⁵ Por. opracowanie na końcu wydawnictwa. Rozporządzenie 1371/2007 rozszerza stosowanie standardów CIV/COTIF na krajowy ruch kolejowy. Uprawnienia pasażerów w komunikacji międzynarodowej zostały bowiem już uregulowane w Przepisach ujednoczonych o międzynarodowym przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) stanowiących załącznik do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (CO-TIF) z 9 maja 1980 r. [przypr.red.].

szynowych zakupionych przez urzędy marszałkowskie i zmodernizowanych, elektrycznych zespołach trakcyjnych mamy już dzisiaj monitoring, więc stopniowo ten system poprawy bezpieczeństwa spółka stara się na miarę swoich możliwości realizować.

Przewóz rowerów w środkach trakcyjnych spółki Przewozy Regionalne jest możliwy z małymi wyjątkami. Zastrzeżenie dotyczy dwóch pojazdów, czyli SN-80/107; te pojazdy też są przystosowane do przewozu rowerów i ten przewóz jest możliwy, ale ograniczony. Pozostałe środki trakcyjne umożliwiają przewóz rowerów w dostatecznej liczbie na specjalnie zamontowanych wieszakach albo w przedziałach przeznaczonych do przewozu większego bagażu. Jeśli nie pojawia się wycieczka z 50 rowerami, nie powinno być problemu.

Szeroki pakiet informacji o podróży jest udostępniany naszym klientom. Naszą bolączką jest to, że nie rozwijamy działalności generującej koszty, na przykład – pozyskiwania powierzchni pod ogłoszenia. Rozumiejąc interes podróżnego i chcąc wyjść naprzeciw jego oczekiwaniom obecnie musimy się ograniczyć do obszarów najmniej kosztownych dla spółki.

Jeśli chodzi o zwrot kosztów, to oczywiście działa tutaj regulacja Prawa przewozowego, więc te wymagania są częściowo spełnione.

Wymogi rozporządzenia odnoszące się do pomocy niepełnosprawnym są dość twarde. W spółce procedury zostały określone. Praktycznie wszędzie tam, gdzie jest nasz personel i podróżny 48 godzin przed podróżą zgłosi chęć przejazdu, a następnie pojawi się co najmniej na 30 minut przed odjazdem, jesteśmy w stanie mu zapewnić właściwą obsługę. Ta usługa jest udzielana nieodpłatnie i tabor, oczywiście ten nowocześniejszy, zmodernizowany bądź zakupywany, wymogi do przewozu osób niepełnosprawnych spełnia już w pożądanym stopniu.

Natomiast starszy tabor troszeczkę gorzej spełnia wymagania, aczkolwiek najgorzej dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych jest klasyczny wagon z przedziałami, ale te wagony stanowią już dzisiaj w zasadzie bardzo niewielką liczbę. Elektryczne zespoły trakcyjne, autobusy szynowe, wagony piętrowe, ze względu na swoją konstrukcję zasadniczo nie stawiają barier przewozowi osób niepełnosprawnych. Nasz personel nie jest niechętnie nastawiony w stosunku do osób niepełno-

sprawnych, te osoby generalnie cechują się dużą empatią i zawsze czysto ludzka odpowiedzialność i życzliwość dominuje w naszych pociągach.

Wszystkie informacje potrzebne podróżnemu zamierzającemu złożyć skargę są dostępne albo na stronie internetowej, albo na tych stacjach, które są obsadzone. Uruchomiliśmy wewnętrzny system skarg i wniosków, natomiast wprowadzenie rozporządzenia spowoduje zmiany związane z tym, co dzisiaj mamy uregulowane w regulaminie przewozu osób. I będziemy musieli też publikować coroczne sprawozdania z rozpatrywania skarg.

Musimy doskonalić nasz wewnętrzny system zarządzania jakością usług kolejowych. Obecnie funkcjonują dwa jego elementy. Natomiast spółka podejmuje działania w celu sklasyfikowania standardów obsługi podróźnych.

Informacje dla podróźnych są umieszczone we wszystkich możliwych mediach, które spółka ma dostępne, więc rozporządzenie nie wymaga w tym zakresie od nas szczególnych działań.

Przejdę do tych rzeczy, które są dla nas bardzo bolesne. Mianowicie najbardziej dla nas wrażliwym obszarem niestety będą wypłaty różnego rodzaju zobowiązań z tytułu realizacji tego rozporządzenia, takie jak wypłata zaliczek w przypadku śmierci lub zranienia. To są znaczne koszty, w latach 2007–2008 zginęło siedemnastu podróźnych i w ciągu roku wypłacono z tego tytułu około 800 tysięcy zł.

Pomoc podróżnemu – to będzie bardzo poważny problem, bo trzeba będzie ustalić procedury prawne. Odszkodowania z tytułu opóźnień pociągów mają dwa aspekty. To sprawy związane z rejestracją opóźnień i naszych wzajemnych relacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego, a w przypadku stwierdzenia rzeczywistej winy operatora, czy podmiotu, który jest za to odpowiedzialny, niestety będzie się to wiązało z dużymi kosztami.

Podsumowując – są na pewno pozytywne skutki wprowadzenia rozporządzenia 1371/2007, ponieważ i my, przewoźnicy widzimy konieczność ochrony interesu podróźnych, ponieważ podróźny dotychczas był w pozycji mniej uprzywilejowanej.

Nie można nie wspomnieć w tym momencie o tym, że wprowadzenie tego rozporządzenia dla takich przewoźników, jakimi są Prze-

wozy Regionalne, w pierwszej kolejności spowoduje znaczący wzrost kosztów, które będą wynikały ze wzrostu roszczeń klienta. My się nie uchylamy od poprawy jakości świadczonych usług, natomiast wydaje nam się, że nie jesteśmy obecnie do tego procesu przygotowani na równi z podobnymi operatorami w Unii Europejskiej.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Serdecznie dziękuję panu Nowakowskiemu. Państwo drodzy, pan minister ma jeszcze dla nas dziesięć minut. Proszę bardzo. Otwieram dyskusję.

I tak jak prosiłem, przedstawiajcie się.

Panie Ministrze, sprawa regulatora, regulatora, jeszcze raz regulatora. Ten problem się przewija już od dziesięciu lat. Proszę, do odważnych świat należy.

Proszę, pani minister pierwsza, kobiecie dajmy pierwszeństwo. Proszę bardzo, Pani Minister.

|| Barbara Kondrat Doradca w Zarządzie Firmy Deloitte

Dziękuję bardzo.

Chciałam się przedstawić – Barbara Kondrat, reprezentuję firmę Deloitte, jestem doradcą zarządu w tej firmie⁷⁶.

Bardzo cieszę się z tej konferencji, bo uważam, że gromadzi ona przyjaciół kolei i tych wszystkich, którzy chcą naszą, polską kolej dostosować do nowych warunków.

Panie Ministrze, bardzo mnie też cieszy Pańska wypowiedź, bo uczestniczyłam w różnych spotkaniach i często słyszałam, że nie zdążymy, że III pakietu w ogóle nie znamy, nie wiemy, o czym tam mowa. Okazuje się, że resort panuje nad dostosowaniem i wydaje mi się, że trzeba by to bardziej nagłośnić, uzmysłwić opinii publicznej i jeszcze więcej trzeba pokazać, co rząd robi i jak nad tym panuje.

⁷⁶ Pani Barbara Kondrat była wcześniej podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury [przyp. red.].

Wiele tematów mnie interesujących było już poruszanych, dlatego powykreślałam znaczną część pytań z moich notatek. Za ważną sprawę uważam rosnącą rolę UTK⁷⁷ i widzę, że tu w tym kierunku wszystko idzie dobrze.

Natomiast w tym kontekście zapytam o opłaty za korzystanie z torów. Chcę zwrócić uwagę na to, że przy dotacjach unijnych na inwestycje kolejowe odejmuje się przyszłe zyski z tytułu korzystania z torów. To oznacza, że na początek pieniądze, które dostaje się na projekt unijny, mogą być nawet do 30% mniejsze na daną inwestycję kolejową, na remont określonej linii z powodu tego, że komisja w kalkulowuje od razu przyszły zysk. I w tym kontekście wydaje mi się, że byłaby bardzo potrzebna pogłębiona analiza, jak stosować te stawki. Poza tym, te stawki chyba powinny mieć powiązanie z jakością usług.

Bo ja się obawiam, że my nie promujemy jakości usługi. Jeżeli za pociąg ciężki płaci się więcej, zaś za pociągi lekkie, czyli na ogół zdezcelowane, najgorsze pociągi, płaci się zdecydowanie mniej. W ten sposób dyskryminuje się podnoszenie jakości usług w nowoczesnych pociągach.

I rozkład jazdy. Czy jest jakaś analiza rozkładu jazdy i kto nad nim panuje? Czy jest dowolność, że ktoś może „wskoczyć” i są dwa pociągi albo trzy niemalże w jednej chwili, a potem dwie godziny trwa przerwa. Czy tu nie powinna być większa odpowiedzialność, nie wiem, PLK, UTK⁷⁸, czy kogoś innego? Dziękuję.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dobrze. Pan minister od razu odpowie.

|| Juliusz Engelhardt Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Dziękuję bardzo.

Pani minister Kondrat zwróciła uwagę na kilka bardzo ważnych elementów. Jeśli chodzi o III pakiet, to rzeczywiście byliśmy gotowi,

⁷⁷ Urząd Transportu Kolejowego [przyp. red.].

⁷⁸ PLK – Polskie Linie Kolejowe – zarządca infrastruktury.

ale życie pokazało, że czasami pojawiają się okoliczności zmieniające sytuację. Ustawę przyjmujemy w czerwcu z planem takim, że w grudniu wchodzi w życie III pakiet. Nagle okazuje się, że jednak jest pewne zacięcie. Mam nadzieję, że po rozstrzygnięciu Trybunału Konstytucyjnego 3 grudnia br. sprawa będzie jasna i że do końca roku III pakiet wdrożymy⁷⁹. Jakkolwiek powiedziałem, że jest problem – i tu koledzy też o tym mówili – jest problem z rozporządzeniem 1371/2007, z tą luką czasową pomiędzy 4 grudnia a wejściem w życie ustawy⁸⁰.

Z drugiej strony analizowaliśmy sytuację przewoźników i wykorzystaliśmy też możliwości przesunięcia wejścia w życie pewnych rozwiązań z rozporządzenia, mając świadomość, co tutaj podkreślił pan prezes Nowakowski, że to są olbrzymie obciążenia dla przewoźników. Ponieważ mamy sytuację w transporcie kolejowym taką, jaką mamy, i tabor taki, jaki mamy, mamy i tę infrastrukturę, i te dworce, nie jest możliwe jednorazowe dostosowanie do nowych standardów, ale też zwracam uwagę na pozytywne oddziaływanie rozporządzenia na cały rynek, na przewoźników, na zarząd infrastruktury, bo to jest czynnik, który zmusza do pewnych działań. To jest pozytywne na pewno, że te działania muszą być prowadzone.

Sprawa stawek dostępu. Jeśli chodzi o jakość pociągów i stawki, to jest tutaj związek pośredni. Infrastruktura ma wpływ na punktualność pociągów, na prędkości techniczne, a to też jest elementem jakości, a nie ma wpływu na samą jakość tego pociągu, bo to jest zakres działania przewoźnika. I w tym kontekście trzeba powiedzieć, że rzeczywiście poziom stawek wpływa na tzw. lukę finansową, którą się wycicha w projektach inwestycyjnych i prawidłowość jest taka, że im większa ta luka, tym większe może być potencjalne dofinansowanie. Stąd też potrzebna jest, czy pożądana jest sytuacja z punktu widzenia pozyskiwania środków, by ta luka była możliwie rozsądnie duża, by tych środków uzyskać więcej.

Jakkolwiek to jest dość problematyczne postawienie sprawy, bo proszę zauważyć, że takie rozwiązania, które wynikają z koncepcji Komisji Europejskiej, są rozwiązaniami, które obniżają w dużym stopniu

⁷⁹ Trybunał nie podzielił zastrzeżeń Prezydenta i ustawa weszła w życie z opóźnieniem, jak przewidywał Pan Minister; por. przypis 2 [przyp. red.].

⁸⁰ Wyjaśnienie – na końcu książki w informacji prawnej [przyp.red.].

konkurencyjność kolei, dlatego że w drogach nie liczy się luki, tylko się bierze 100% finansowania kosztów kwalifikowanych. Natomiast tutaj trzeba jeszcze obliczyć lukę i te przyszłe dochody, przecież fizycznie tej gotówki nie ma, na inwestycje trzeba wyłożyć pieniądze. I wychodzi na to, że o wiele łatwiej jest pozyskać fundusze unijne na drogi niż na transport kolejowy, gdzie trzeba liczyć właśnie ten element przychodów z udostępnienia, itd.

Ale ten problem już rozwiązaliśmy w resorcie. I ostatecznie przy naszym wsparciu też opracowano już metodykę liczenia tej luki, ale tam przede wszystkim chodzi o to, żeby liczyć przychody dla danej linii kolejowej. Podkreślam, liczy się na 30 lat, a my nie wiemy, co się jutro zdarzy, a co dopiero co będzie za 30 lat. Ale przy tej metodyce, którą myśmy wspierali intensywnie, ta luka wychodzi dość wysoko, na poziomie 60–70%. Także nie jest tak źle.

Jeszcze jakieś pytanie Pani Minister?

Barbara Kondrat **Doradca w Zarządzie Firmy Deloitte**

Rozkład jazdy.

Juliusz Engelhardt **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

To jest nawiązanie do bieżącej sytuacji, która wystąpiła na tle rozkładu jazdy Spółki Intercity i Spółki Przewozy Regionalne. Rzeczywiście trzeba powiedzieć, że jest taka sytuacja, że kilkadziesiąt pociągów Przewozów Regionalnych zostało „położonych” na kilka do kilkanaście minut przed pociągami Intercity i że ta sytuacja jest nie do przyjęcia – powiem to publicznie – z punktu widzenia zasad kształtowania oferty przewozowej. Tym bardziej że jednocześnie na niektórych relacjach przewozowych widać celowość tego działania.

Bo jak się analizuje rozkład jazdy na pewnych odcinkach, to jest tak: Intercity zaplanowało powiedzmy cykl dwugodzinny, to od biedy można było przyjąć, że konkurent wchodzi w tę, środkową godzinę,

gdy nie ma pociągu. Za chwilę jednak konkurent wchodzi dokładnie pięć, dziesięć minut przed pierwszym pociągiem i tym drugim dokładnie tak samo, itd. Widać tutaj celowy, świadomy zamiar i widać błędy popełnione na etapie konstrukcji rozkładu jazdy.

W szczególności art. 32a⁸¹ ustawy o transporcie kolejowym nie był tutaj przestrzegany i oczywiście to obciąża zarządcę infrastruktury. Trzeba powiedzieć, że przy tej konstrukcji wymagane jest wzajemne uzgodnienie skoordynowania pociągów pomiędzy organizatorami i przewoźnikami kolejowymi. I tego uzgodnienia nie było. Z drugiej strony nie był przestrzegany art. 30 ust. 7⁸² ustawy o transporcie kolejowym, który mówi, że indywidualny rozkład jazdy może być dla przewoźnika ustalony w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu, a zarządca dopuszczał w ciągu roku wprowadzenie do rozkładu pociągów, które nie były związane z nieoczekiwaną zmianą popytu, tylko były związane z chęcią zwiększenia podaży. A to jest zupełnie inna sytuacja, bowiem wiąże się z chęcią rozłożenia istniejącego popytu na więcej podmiotów. A z kolei art. 30 ust. 7 mówi dokładnie odwrotnie, że to ma być nieoczekiwana zmiana popytu.

W związku z czym nastąpiło naruszenie dwóch artykułów w ciągu roku, naruszenie może troszeczkę niezamierzone, dlatego że sytuacja zaskoczyła latem wszystkich. Ja reagowałem od razu latem, w lipcu już wysłałem list do marszałków, pisząc o tym, co zaobserwowałem. Reakcja nasza i obserwacja była natychmiastowa. Natomiast zarządca nie dokonał odpowiednich zmian w swoim regulaminie, a ten regulamin niestety, ma być dostępny cztery miesiące przed złożeniem wniosków, zasadniczo regulamin musi być w lutym danego roku opublikowany, a mówimy o sytuacji z czerwca i lipca.

⁸¹ Prawdopodobnie minister miał na myśli przepis art. 30 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym: „Art. 30.2a. Organizatorzy i przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy osób, przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów, są obowiązani do wzajemnego uzgodnienia skoordynowania pociągów, mając na uwadze potrzeby podróżnych.”. [przyp.red.]

⁸² „Art. 30. 7. Przydział tras pociągów na czas krótszy, niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej” [przyp.red.]

Ale żeby zakończyć tę dyskusję, jeszcze na ten temat trzeba powiedzieć tak: trwa procedura administracyjna prowadzona przez regulatora⁸³. Ministerstwo już nie ma nic więcej do powiedzenia, dlatego że tę kwestię musi rozstrzygnąć niezależny regulator i ministerstwo wie oczywiście, że została złożona skarga do regulatora, skarga ze strony Intercity na tę sytuację. Czekamy na rozstrzygnięcia i procedura „jest w rękach” regulatora, nie ministerstwa i nie minister będzie to rozstrzygał, bo nie może tego rozstrzygnąć. Tak wygląda sytuacja⁸⁴.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Proszę, kolega Sztern.

|| Włodzimierz Sztern Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP

Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP.

Muszę powiedzieć, że europejskie związki zawodowe ogólnie rzecz biorąc zmieniły zdanie o III pakiecie kolejowym. To nie są tylko nasze obawy, że ten pakiet będzie bardzo trudny do zrealizowania przez przedsiębiorstwa kolejowe, ale to zostało potwierdzone teraz także przez związki zawodowe, działające w 15 „starych” krajach europejskich.

W 2000 r., kiedy wprowadzano ustawę o komercjalizacji PKP⁸⁵, może to nie zostało zapisane jako cel, ale wszyscy wiedzieli, że należy przygotować przedsiębiorstwa kolejowe do liberalizacji. I my uważamy, że przedsiębiorstwa nie zostały przygotowane do liberalizacji przede wszystkim w zakresie wspomnienia finansowego, czyli przy-

⁸³ Została zakończona decyzją Prezesa UTK – por. decyzję prezesa UTK z 24 lutego 2010 r., Nr TRM /9112/1/10, http://www.utk.gov.pl/portal/pl/64/489/Decyzja_Prezesa_UTK_w_z_zwiazku_ze_stwierdzeniem_naruszenia_przepisow_prawa.html, dostęp 26 lutego 2010 r. [przypr. red.].

⁸⁴ Por. poprzedni przypis [przypr. red.].

⁸⁵ Chodzi o ustawę z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.) [przypr. red.].

gotowania taboru. Zmniejszono zatrudnienie, w tym zakresie przygotowano spółki do liberalizacji, natomiast inwestycji praktycznie rzecz biorąc od 2000 r. nie było. Na Zachodzie wszystkie przedsiębiorstwa wzmocniały się, natomiast nasze przedsiębiorstwa nie wzmocniły się, w związku z tym nie są przygotowane do stawiania czoła konkurencji.

Następna sprawa, to nierówne traktowanie przedsiębiorstw wywodzących się z dawnych PKP i nowych przedsiębiorstw, które pokazują się na rynku. Na bieżąco możemy już wskazywać przykłady, kiedy takie nierówne traktowanie występuje, a ostatnio to nawet na komisji sejmowej, w stosunku co prawda do Cargo⁸⁶, nie do przewozów pasażerskich, sformułowano zarzuty, że firma nadużywa pozycji monopolisty. I wszystko co złe, to jest właśnie Cargo. Czyli nie ma równego traktowania. My zresztą od samego początku mówiliśmy, że się liberalizacji nie będziemy obawiać w momencie, kiedy wszystkie podmioty będą równo traktowane.

Następna istotna sprawa to umowy wieloletnie na przewozy pasażerskie. To wnioskowaliśmy w momencie, kiedy następowała zmiana organizatora przewozów i finansującego, czyli w 2003 r. Mówiliśmy wtedy, że dopóki nie będzie długoletnich umów na finansowanie przewozów regionalnych, to te przewozy nie mają żadnej szansy rozwoju. Widzę, że dopiero jak nie będzie przewozów, polskich przewozów regionalnych, to te wieloletnie umowy będą realizowane. Dziękuję.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Kolega ze związku maszynistów, proszę.

|| Sławomir Centkowski Przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych w Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, przewodniczący sektora spółek samorządowych Sławomir Centkowski.

⁸⁶ Chodzi o spółkę „córkę” PKP SA – PKP Cargo SA [przyp. red.].

Szanowni Państwo, jeśli jest tak dobrze, to czemu jest tak źle? Ja mam takie wrażenie, że jakbym dwadzieścia lat nie był w Polsce, przyleciał tu dziś samolotem i znalazł się na tej sali, to bym pomyślał sobie – jak ci Polacy fantastycznie pracują. Przecież tylko czekają na rozporządzenie, dyrektywę, czy decyzję, z podwiniętymi rękawami i już pracują nad nią.

Szanowni Państwo, niestety tak nie jest. Szarość ta, pomimo dzisiejszego słońca, ta szarość kolejowa wygląda całkowicie inaczej i ta zapaść polskiej kolei jest ogromna.

Jedyną prawdą, jaką dziś tu usłyszałem, jest prawda, że niestety degradacja linii kolejowych jest tak wielka, że będzie istniała potrzeba zamykania kolejnych odcinków, bo nie jesteśmy w stanie finansowo utrzymać tego, co utrzymujemy, a nie ma już mowy o tym, żeby naprawy, które są niezbędne i konieczne do podtrzymania i tak małych prędkości handlowych (jak na Europę), pozostały na tym samym poziomie.

Szanowni Państwo, bardzo wiele usłyszałem tutaj o regulatorze, ale ja twierdzę, że ten regulator sam jest w zapaści. Otóż wydaje regulator licencje, licencje firmom – ktoś tu wcześniej to powiedział – które nie mają ludzi, nie mają zaplecza, nie mają praktycznie żadnego przygotowania, ale licencje otrzymują. Wchodzą na rynek, otrzymują od urzędów marszałkowskich sprzęt i rozpoczynają na zasadzie prób i błędów wykonywanie licencji.

Mówicie państwo o tym, że bardzo szybko trzeba wyszkolić 4 tysiące maszynistów, bo średnia wieku czynnych maszynistów jest około pięćdziesięciu lat albo i wyższa.

Związek Zawodowy Maszynistów już od kilku lat informował o tym, że coś takiego nastąpi. I teraz na rynek macie państwo zamiar wprowadzić 4 tysiące nowych maszynistów, być może, tak jak kierowca z prawem do jazdy samochodem, w tym wypadku jazdy lokomotywą, tylko z zerowym doświadczeniem. Danie kierowcy prawa jazdy jeszcze nie potwierdza tego, że ten kierowca tak naprawdę potrafi jeździć. Bo tylko doświadczenie zdobyte w tym czasie pozwoli na to, żeby taką pracę wykonywać bezpiecznie.

Mam pytanie do pana ministra, czy jest rządowy program doinwestowania polskich linii kolejowych w takim zakresie, żeby wyeliminować choćby w części ten istniejący stan rzeczy.

A drugie pytanie mam do pana prezesa Antonowicza, czy ta zapasać jest tak wielka, że pomimo wielokrotnie zgłaszanych niedociągnięć i zagrożeń bezpieczeństwa przewoźników prywatnych, coś zostało zrobione, czy ta komórka w ogóle nie jest w stanie funkcjonować przy tej ilości spraw. Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję. Jeszcze pan.

|| Tadeusz Bartosiński Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Tadeusz Bartosiński, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy.

Ja mam dwa pytania dotyczące finansowania służby publicznej. Jest mowa o zwrocie z kapitału własnego, natomiast w wersji angielskiej i niemieckiej⁸⁷ jest mowa o zwrocie z kapitału. Jeśli to ma być zwrot kapitału własnego, to ja się pytam, jak ma obliczyć rekompensatę zakład budżetowy, który zgodnie z ostatnią nowelą ustawy o finansach publicznych został przywrócony do życia.

I druga sprawa, to rozporządzenie; czy Ministerstwo Infrastruktury planuje wzorem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przygotować swego rodzaju wytyczne, jak również arkusz kalkulacyjny, jak ma wyglądać to wyliczenie rekompensaty. Dziękuję bardzo.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Droży Państwo, dziękuję.

⁸⁷ Rozporządzenia 1370/2007 [przyp.red.].

A teraz poproszę o zabranie głosu pana ministra, bo pan minister już i tak przeciągnął dziesięć minut, a później odpowie pan Antonowicz. Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Juliusz Engelhardt **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

Jeżeli chodzi o wytyczne i instruktażowe przygotowanie arkusza kalkulacyjnego, na razie tego nie przewidujemy, bo nikt nie zgłaszał takiej potrzeby. Jeżeli jest, to proszę wystąpić, jeżeli będzie więcej wystąpień, to trzeba będzie coś opracować. Ale sądzę, że tak daleko nie pójdziemy, żeby opracować arkusz kalkulacyjny, tego raczej się nie praktykuje, jeżeli powstaną jakieś wytyczne, to na pewno bardziej ogólne.

Co do drugiej kwestii to myślę, że przy projektach wszelkiego rodzaju, tam, gdzie liczymy jakieś wskaźniki ekonomiczne, to i tak dany projekt jest zawsze intelektualnie wydzielony i przecież ten wzrost kapitału jest wielkością z zakresu rachunkowości zarządczej, nie regulowanej przepisami ustawy o rachunkowości. Więc przy inwestycji, bo miałem na myśli projekt inwestycyjny, wzrost kapitału generalnie można liczyć i jeśli zakładamy nowy zakład budżetowy, nie ma naliczania amortyzacji.

Pytania co do infrastruktury – tutaj zacznę od pana ze Związku Maszynistów. Oczywiście, że jest program, o którym jest głośno ciągle i powtarzamy to. Ten program wartościowo się nie zmienia, lista od czasu do czasu jest weryfikowana, program ma wartość 37 miliardów zł, czego 24 miliardy zł są finansowane z budżetu Unii Europejskiej a reszta z budżetu państwa. Ten program rząd podtrzymuje. Jest on uzupełniany programem finansowanym z funduszu kolejowego, inwestycjami uzupełniającymi oraz inwestycjami realizowanymi przez samorządy województw w ramach regionalnych programów operacyjnych, gdzie też wkład beneficjenta będzie uzupełniany z funduszu kolejowego.

A zatem poziom inwestycji dzisiaj w PLK SA to jest kwota 3 miliardów 300 milionów zł z tendencją rosnącą – trzeba powiedzieć, że ten program będzie wzrastał. Czy jest to dużo, czy mało? To bardzo

dużo, bardzo dużo, jeżeli odniesiemy się do lat poprzednich, gdzie nie było nic, a teraz jest 3 miliardy 300 milionów zł. Wydatki z tego programu będą rosły do 4–4,5 miliarda zł rocznie, to jest bardzo dużo.

To jest też bardzo mało, jeżeli weźmiemy pod uwagę potrzeby polskiej infrastruktury kolejowej, które są znacznie wyższe dlatego, że z różnych przyczyn – to już padło na tej sali – dwadzieścia lat praktycznie niewiele inwestowało się w polską infrastrukturę kolejową. Nie mamy na tym polu żadnych osiągnięć. Na dobrą sprawę, jeżeli chodzi o inwestycje w infrastrukturze za ostatnie dwadzieście lat, nie mamy się czym pochwalić, ani w infrastrukturze, ani w taborze.

Nie będę analizował przyczyn, dlaczego tak jest, ale tak jest. Różne były przyczyny. Między innymi takie, że w 2000 r. ustawa przyjęła zasadę finansowania restrukturyzacji PKP na własny koszt⁸⁸, co spowodowało zadłużenie na 6 miliardów, między innymi obcięcie 800 milionów na Przewozy Regionalne w 2001 r., i wiele innych decyzji po drodze.

W oświadczeniu pana Szterna nie widzę nic sensacyjnego, jest normalne. Bo sensacją by było, gdyby związki zawodowe popierały liberalizację. I to by było naprawdę rewelacyjne, sensacyjne, to byłby niezwykle dorobek tej konferencji, proszę Państwa. Natomiast to, że związki zawodowe nie popierają liberalizacji, jest rzeczą normalną, oczywistą, że związki zawodowe generalnie reagują obrzydzeniem na słowa liberalizacja, prywatyzacja, ja to rozumiem. Więc przyjmuję, że to tak musi być, bo role są podzielone, prawda? Jedni są za, drudzy są przeciw i gdzieś tam się uciera jakiś konsens. Związki zawodowe też muszą przyjąć do wiadomości, że pewien zakres tej liberalizacji musi być, jakkolwiek w tym też bardzo pozytywną rolę pełnią, bo są tym czynnikiem, który będąc z gruntu przeciw, jednak wskazuje na pewne argumenty, na pewne relacje, które też trzeba uwzględnić w takich procesach. Więc sobie pozwoliłem zażartować, ale to nie o to chodzi, żebym sobie tu kpil. Tylko mówię, że to jest normalna sytuacja, bo takie są role społeczne. Związki zawodowe mają swoje role, rządzący mają swoje.

⁸⁸ Mowa o wspomianej już ustawie z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe [przyj. red.].

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Pan minister jeszcze odpowie na dwa pytania, a później pan Antonowicz. Krótko, moi Państwo, bo i tak już przeciągnęliśmy dwadzieścia minut. Zamykamy dyskusję i puszczamy człowieka, żeby szedł służyć Rzeczypospolitej. Proszę.

|| Henryk Stefanowicz Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego

Pytanie moje zmierza do tego, czy rozpatruje się, czy w ogóle myśli się o obniżeniu stawek dostępu do linii kolejowych, co do których samorząd województwa w ramach WRPO⁸⁹ dofinansował znaczne środki, w Wielkopolsce to jest ruch linii na poziomie ponad 76% i po wyremontowaniu tych linii z tytułu dostępu jako organizator przewozów zapłacimy ponad 100%, bo to zbadaliśmy.

Dlaczego? Dlatego, że jednym z parametrów dostępu jest prędkość. Jeżeli prędkość z 40–50 kilometrów na godzinę zwiększy się do 120 km/h, to ponad 100% dopłacimy z tytułu dostępu. Dziękuję.

|| Ryszard Piech Redakcja Transinfo.pl – Portalu Transportu Publicznego

Jeżeli chcemy mówić o liberalizacji kolejowego rynku przewozów kolejowych w Polsce, musi istnieć kilka elementów. W pierwszym momencie potrzebne są niezależne linie kolejowe, niezależne od przewoźników. Tutaj wiadomo, iż prace pewne są, dalej, potrzebujemy niezależnego regulatora. Moje pytanie dotyczy kwestii, która w zasadzie jest narzucona też przez III pakiet kolejowy odnośnie do organizowania przetargów. Tutaj mówimy o przewozach dalekobieżnych, natomiast jak wiadomo, przewozy dalekobieżne również

⁸⁹ Wojewódzki regionalny program operacyjny [przyp. red.].

da się zlecać w przetargu. I bynajmniej nie chodzi o to, aby został ogłoszony jeden wielki przetarg, w którym zgłosi się jedna wielka firma, natomiast da się podzielić obszar przewozów na pewne obszary, czy to liniowo, czy to obszarowo, w których da się zlecać przewozy. Czy pod względem organizowania przetargów jakieś prace są rozpoczęte ?

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję panu.

Panie Ministrze, proszę, bo faktycznie krótkie są te pytania.

|| Juliusz Engelhardt Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Ja się z Panem zgadzam, że przecież istnieje możliwość ogłoszenia przetargu na poszczególne pociągi. Jak ich mamy na przykład trzysta, to możemy na 300 pociągów ogłosić przetargi i możemy ogłosić na pewne relacje, na obsługę pewnej relacji, na obsługę pewnej sieci, części, itd. Możemy zamówienia poszatkować dowolnie.

Wszakże, żeby ogłaszać przetargi, trzeba mieć pieniądze na przetargi. Jest to podstawowy problem, z którym się borykamy w kraju, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury o tym mówiłem. Bo my dostajemy od czterech lat ten sam limit środków. I musimy te pieniądze dzielić na trzy części, czyli na przewozy międzynarodowe wykonywane przez spółkę „Przewozy Regionalne”, na przewozy międzynarodowe wykonywane przez spółkę „Intercity” oraz na przewozy międzywojewódzkie, co do których mamy cesję umowy, którą poprzednio miała spółka „Przewozy Regionalne” i wraz z oddziałem przewozów międzywojewódzkich również dokonała się cesja umowy na spółkę „Intercity”, dotyczy to umowy długoterminowej – do 2013 r. – na pewien zakres usług. W związku z czym mamy związane ręce, bo kwota, którą posiadamy, nie zapewnia nam w zasadzie wywiązania się również z istniejącej

umowy, czyli zamówienia w pełnym zakresie w spółce „Intercity” oferty przewozów międzywojewódzkich.

Zwracaliśmy się do Ministerstwa Finansów o zwiększenie tego limitu, wnioskowaliśmy o kwotę 300 milionów zł uważając, że mając jeszcze dodatkowe 60 milionów zł w stosunku do bieżącego limitu, moglibyśmy ogłosić za te 60 milionów zł szereg przetargów na przewozy międzywojewódzkie.

Niemniej jednak mam wątpliwości, kto by stanął tych przetargów, dlatego że – tutaj są pewne mity i zbyt uproszczone wyobrażenia – dlatego, że w sytuacji, kiedy władza publiczna, a taką jest minister finansów, ogłosiłby przetarg na przewozy międzywojewódzkie, to z całą pewnością najistotniejszym warunkiem byłby odpowiedni tabor przystosowany do przewozów dalekobieżnych w Polsce. Z całą pewnością nie rozpatrywałby pociągów międzywojewódzkich realizowanych zdezelowanymi ezetami⁹⁰. W ogóle takiej opcji nie brałby pod uwagę, dlatego że z technicznego punktu widzenia, z punktu widzenia żądanej jakości przewóz międzywojewódzki, dalekobieżny musi być realizowany odpowiednim taborem. I te parametry jakościowe każdy organizator przewozów określa. Dzisiaj niewiele podmiotów spełniałoby warunki, żeby sieciowo, czy szerzej stanąć do takiego przetargu. Niewiele podmiotów spełniałoby warunki, mając odpowiedni tabor dalekobieżny, podkreślam, o odpowiedniej jakości.

Pytanie kolegi z Poznania odnośnie stawek dostępu. Z pamięci cytuję przepis ustawy z 24 kwietnia 2008 r. Tam wprowadziliśmy zapis, który mówi o tym, że w przypadku, gdy samorząd zainwestuje środki własne w modernizację infrastruktury kolejowej, istnieje możliwość rozliczenia tych środków poprzez obniżone stawki⁹¹. I w tym przypadku ten przepis powinien mieć zastosowanie. Bardzo dziękuję.

⁹⁰ Zdezelowany ezet – chodzi o EZT – elektryczne zespoły trakcyjne [przyp. red.].

⁹¹ Art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, ust. 5a; „zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego”. [przyp.red.].

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Serdecznie dziękuję za przybycie panu ministrowi.

Sądzę, że to nie ostatnia konferencja w Senacie, którą Pan Minister zaszczyli swoją obecnością.

A teraz proszę pana Antonowicza o odpowiedź na drugie pytanie kolegi ze Związku Maszynistów.

|| Mirosław Antonowicz Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę Państwa, postaram się odpowiedzieć. Mianowicie urząd składa się z dwóch części, pełni dwie role, które w innych państwach pełnią dwa różne urzędy. W związku z tym ja odpowiadam w urzędzie za część regulacyjną. Druga część, czyli narodowy organ do spraw bezpieczeństwa, jest zarządzana przez innego wiceprezesa, ale Państwu też odpowiem.

Pierwsze pytanie dotyczy licencji. Proszę Państwa, rozdział 8 ustawy o transporcie kolejowym jest w swej materii dosyć liberalny, jeśli chodzi o przydzielane licencje, ich zliberalizowanie nastąpiło jeszcze w dyrektywie 2004/49⁹², ale licencja nie upoważnia przedsiębiorcy do wjazdu na tory. To jest tylko dokument potwierdzający możliwość i zdolność firmy do bycia przewoźnikiem. Natomiast *de facto* dokumentem, który upoważnia do wjazdu na tory, jest certyfikat bezpieczeństwa. Bez certyfikatu bezpieczeństwa żaden przewoźnik nie będzie dopuszczony przez zarządcę do funkcjonowania na torach. W certyfikacie bezpieczeństwa muszą być spełnione wszelkie normy związane z bezpieczeństwem.

⁹² Chodzi o dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa [przyj. red.].

Jeśli chodzi o to, że się wydaje licencje firmom „wydmuszkom”, to chcę państwu powiedzieć, że od chwili, kiedy ja przyszedłem do UTK i zajmuję się licencjami – w 2006 r. wydano 47 licencji, w 2006 r. zaś 7 licencji. W związku z tym zwróciłem uwagę na kwestie ekonomiczne i wiarygodność przedsiębiorcy, który składa wniosek o udzielenie licencji. W roku 2009 cofnięto 6 licencji dla przewoźników i praktycznie tyle samo licencji udzielono. W związku z tym porządkujemy ten rynek. Licencja jest niewiele warta, kiedy podmiot nie ma certyfikatu, który zapowiada bezwzględne bezpieczeństwo funkcjonowania na torach. To jest pierwsza kwestia.

Natomiast jeśli chodzi o maszynistów, to urząd nie szkoli maszynistów. Nasze badania wykazują, że brak ich na rynku i w związku z tym ja podzielał Pana pogląd, że dawno już mówiliście o tej luce pokoleniowej i rzeczywiście ona występuje, ale to na przedsiębiorcach leży obowiązek posiadania takiej grupy pracowników. A w tej chwili, kiedy jest możliwość i potrzeba, i każdy taki pracownik musi uzyskać licencję, to urząd będzie wydawał takie licencje, ale na wniosek oczywiście. Oczywiście tylko na wniosek.

Jeszcze jedna kwestia, Panie Przewodniczący, skoro jestem przy głosie, chciałem podziękować za wnioski dotyczące wzmocnienia urzędu, jego kompetencji, jego zasobów finansowych, organizacyjnych, od trzech lat o to walczę. Bo proszę Państwa, drugi rynek w Europie posiada jednego z najmniejszych regulatorów. Jeżeli porównać to z warunkami Wielkiej Brytanii, tam 125 osób zajmuje się samymi kwestiami regulacyjnymi. W moim urzędzie jest to 10 osób.

|| Senator Stanisław Kogut
Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

|| Damian Grabowski
Wiceprezes Arriva PCC sp. z o.o.

Damian Grabowski, Arriva.

Myślę, że niektórzy przedmówcy wywołują mnie tutaj do odpowiedzi, a więc wezmę udział w tej dyskusji.

Po pierwsze, chciałbym poprzeć postulaty o długoterminowe kontrakty, bo one są potrzebne wszystkim przewoźnikom, prywatnym i państwowym. Między innymi dlatego, że umowy w Polsce są zawierane na tak krótki okres przed rozpoczęciem usług i na tak krótki okres świadczenia usług, my jako przedsiębiorstwo i pierwszy prywatny uczestnik tego rynku w Polsce, musieliśmy korzystać z taboru używanego, dlatego że nowy tabor się nie zwróci w czasie realizacji krótkiej umowy.

Spółki PKP według nas mają nadmiar taboru, ale niestety nie chciały nam go udostępnić, dlatego musieliśmy ten tabor niestety sprowadzić z Danii, co wcale nie było tanie. Bo przystosowanie taboru, który jest używany gdzie indziej, do warunków polskich wcale nie jest tanią operacją.

A jednocześnie chciałbym nadmienić, że tabor, który posiadamy, jest w ponad 20% nowy, to jest tabor, który został zakupiony konkretnie pod ten kontrakt, który wykonujemy w województwie kujawsko – pomorskim. W 2007 r. zostały zakupione pojazdy PESY⁹³, a więc to nie jest tak, że jeździmy starym taborem. Ale jeżeli będą odpowiednie umowy długoterminowe i konkursy ogłaszane na dłuższy okres przed rozpoczęciem usług, to wtedy oczywiście my jesteśmy jak najbardziej zainteresowani, żeby inwestować w nowy tabor.

Jednocześnie chcę powiedzieć, że nie ma się co tak bać prywatnych firm. My również mamy związki zawodowe, z którymi współpracujemy, nasi pracownicy – z informacji, jakie my posiadamy – zarabiają znacznie lepiej niż w spółkach Grupy PKP, a to dzięki temu, że po prostu lepiej wykorzystujemy wszystkie zasoby (pracowników i tabor). Myślę, że to jest szansa, musimy pamiętać, że nie tylko pracodawca wybiera pracownika, ale pracownik również wybiera pracodawcę, a więc jeżeli będzie ten wybór na rynku, to tylko poprawi warunki pracy kolejarzy w Polsce.

I ostatnia kwestia, myślę, że kolej nie jest tylko dla nas, kolej jest naprawdę dla pasażerów, a więc to powinien być nadrzędny cel, nad którym powinniśmy pracować. Dziękuję bardzo.

⁹³ Chodzi o firmę Pojazdy Szynowe „PESA Bydgoszcz” SA Holding, powstałą w wyniku przekształcenia Zakładów Naprawy Taboru Kolejowego, wcześniej funkcjonujących w tym mieście. Sukcesor warsztatów Wschodniej Kolei (istniały od 1851 r.) [przyj. red.].

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Droży Państwo, dziękuję za tę wypowiedź, bo jak Państwo widzicie, poprosiliśmy wszystkich przedstawicieli spółek po to, żeby nie było wrażenia, że są preferowani tylko kolejarze PKP, ale żebyście Państwo mieli wszyscy obraz, jaka jest sytuacja na całym rynku polskim.

A teraz chciałem oddać głos człowiekowi, który od lat też siedzi w problemach kolejowych. Siedzi tu od dwóch godzin i słucha. W związku z tym grzeczność wymaga, żeby mu przynajmniej na pięć minut oddać głos. Nieraz z panem posłem na korytarzu wymieniamy zdania i nie myślcie sobie, że są to zdania kurtuazyjne. To nie są zdania kurtuazyjne, jak chodzi o kolej, czasem są to zdania między nami bardzo ostre, ale się szanujemy mimo to, że jesteśmy z innych ugrupowań, bo zjednoczyła nas kolej, kolej i jeszcze raz kolej.

Proszę, Panie Pośle, oddaję Panu głos. Dziękuję, Panie Pośle za przybycie.

|| Poseł Janusz Piechociński

Dziękuję bardzo, proszę o wyrozumiałość za spóźnienie.

Nam od czasu do czasu jest potrzebne oderwanie się od naszej bieżącej rzeczywistości i aktualnego wyglądu Dworca Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, stanu EZT, taboru, nie można patrzeć na polską kolej poprzez pryzmat dwóch pijanych maszynistów, jednego prywatnego, a drugiego państwowego, tylko patrzeć na te tysiące rejsów dziennie bezpiecznych, gdzie ludzie w trudnych warunkach pracują. Więc ja bym o to prosił.

Sejmowa Komisja Infrastruktury odbyła 7 dużych merytorycznych debat i około 40 posiedzeń komisji i podkomisji, kiedy były to sprawy związane z procesem legislacji. I chciałbym odnieść się szerzej, dlatego że ten tytuł naszego spotkania dzisiaj jest intrygujący, ale on pokazuje pewien element i pewną część.

Otóż, Szanowni Państwo, proces liberalizacji jest obok procesu globalizacji. Ja w tej chwili pracuję nad dużym materiałem, który jest poświęcony wpływowi procesu globalizacji w transporcie europejskim. I teraz popatrzcie, co się dzieje? W przestrzeni poszerzonej Unii Europejskiej rośnie udział przewoźników w lotnictwie, w kolei, itd. W związku z tym to nie jest tylko kwestia, ile odbieramy drogom, bo tam też następuje proces globalizacji, zwiększa się udział dużych i średnich firm. W Europie Środkowoschodniej, gdzie jest dużo prywatnego kapitału na drogach, bariera wejścia była prosta, bo jeden tir z PKS kupiony na początku lat dziewięćdziesiątych zwracał się w ciągu jednego roku małej firmie prywatnej. Ale pewne analogie i pewne zjawiska się powtarzają.

W związku z tym pytanie brzmi tak: jak to ma wyglądać, czym ma się zakończyć ten proces? A więc po pierwsze, mamy skutecznie walczyć nie na teorii, ale w praktyce, żeby zdejmować najbardziej uciążliwe ładunki, które powinny być przypisane kolei; to się nam z różnych powodów nie udaje. I to widzimy.

I gorzej, w tych krajach Europy Środkowoschodniej proces wyplukiwania towarów, które w sposób naturalny powinny być przypisane kolei, jest dramatycznie szybki w krótkim czasie, pokazuje bardzo niebezpieczne zjawisko. Po drugie, już tym razem struktura podmiotowa – czy to ma być kolej, gdzie obok wydzielonej kolei francuskiej i obok kolei włoskiej i może hiszpańskiej ze względu nie tylko na różnicę szerokości torów, to ma być DB i spółki zależne i podporządkowany im rynek, czy też w którymś momencie dla Wspólnoty Europejskiej, dla Komisji Europejskiej pewnie problemem zacznie się coś, co nazywamy dominującym podmiotem na rynku europejskim. Choć gdyby udały się plany wejścia niemieckiego kapitału do rosyjskiej spółki przewozowej i do 5% udziału rosyjskich przewoźników w DB, mielibyśmy zupełnie inną rzeczywistość. Więc popatrzmy na Lufthansę, spójrzmy na te kolejne firmy i zobaczymy DB. Ja nie mówię w kategoriach zagrożeń, to są pewne procesy, na procesy trzeba patrzeć i zadawać sobie pytanie, jak Europa w wyścigu globalnym musi sobie odpowiedzieć na pytanie – czy gromadzić się wokół jednolitej gospodarki europejskiej, czy gromadzić się wokół najsilniejszej gospodarki europejskiej, czyli gospodarki niemieckiej, wspartej kapita-

lami Beneluxu. To otwarcie widać dzisiaj, kiedy prześledzimy raport kolejowy brytyjskiej Izby Lordów. Europa zaczęła o tym dyskutować.

Ja chciałbym, żebyśmy my w Polsce też w tym kontekście, nie tylko na tych spotkaniach – związkowcy, profesorowie, eksperci – politycy zaczęli właśnie myśleć tymi kategoriami, tej nowej przestrzeni, w której jest albo nie ma miejsca dla nas.

I druga kwestia bardzo istotna. Te procesy, proszę zwrócić uwagę, także w transporcie publicznym otwierania się na kapitał prywatny, są spowodowane wieloma względami, przede wszystkim możliwością zasilenia finansowego. W związku z tym te busy polegały na tym, że PKS się zwijały. Czyli sektor publiczny się zwijał, wchodził w to sektor prywatny, który ma mniejsze koszty, większą elastyczność, itd. Na początek ściągnęli używane, później jak już się dorobili, mieli nowe wozy, dzisiaj występują do Warszawy jako dobrze wyposażone także w doradztwo prawne środowiska i mówią – zaraz, zaraz, hola, hola, kochani, teraz my się dobieramy do waszych robót zleconych – czy to aby na pewno nie jest wyłączone z kontekstu konkurencji, równego dostępu?

I proszę popatrzeć, konflikt między taksówkarzami a świadczeniem przewozów osobowych jest tego klasycznym przykładem.

Uwaga, firmy, które już osiadły w przewozie osób, jako firmy transportu drogowego i przestały ze względu na swój potencjał działać w szarej strefie, chcą uchwalenia ustawy, która tej konkurencji, która działa w szarej strefie, wybije zęby i ją ograniczy. Więc ja rzucam tylko tych parę elementów, ale pokazać po prostu, jak coraz bardziej złożona jest ta kwestia.

No i sprawa fundamentalna, bo przecież my od tego nie wyjdziemy. Dziesięć lat ustawy o restrukturyzacji i przekształcaniach w PKP. No i powiedzmy sobie tak: plan logiczny, itd., ale za łatwo było na tym etapie planu wpisać 800 milionów zł, kiedy się wiedziało, że można nie wygrać wyborów, a przecież my do 800 milionów wsparcia nie doszliśmy dzisiaj po dziesięciu latach, gdzie tak dramatycznie wzrosły koszty, bo mamy 500 mln zł z kawałkiem, jak w tym roku się uda wyżebrać, itd. Jak robiliśmy usamorządowienie, nie tylko daliśmy sektorowi państwowemu kolei zaległe ponad 2 miliardy zł, a powinniśmy dać 4, po czym okazało się, że skonsolidowany wynik grupy PKP jest za zeszły

rok minus 800 mln zł. No więc skoro kolej dostaje dodatkowych pieniędzy zwrotnych miliard plus 800 mln zł, to jakie są konsekwencje kryzysu i wzrostu kosztów i braku procesów restrukturyzacyjnych? Skoro po dziesięciu latach spółki kolejowe nie są doposażone w majątek z wielu różnych powodów, to jak można było założyć, że te spółki bez majątku bardzo szybko w 2010 r. roku zadziałają na konkurencyjnym rynku, wyjdą naprzeciw i będą racjonalnie inwestować, itd? Więc pokazują, że te procesy często trzeba korygować w ruchu.

I teraz problem polega na tym, że procesy liberalizacji, a także podnoszenia bezpieczeństwa, wymagań technicznych i technologicznych, tworzą szczególnie w dobie kryzysu i ograniczonych możliwości wspierania w jedyny dopuszczalny sposób, przestrzeń bezpieczną poprzez cenę dostępu do torów, poprzez tory dla rynku kolejowego i tego państwowego, i tego prywatnego.

Co to powoduje? – Że słabsi mają wyśrubowane wymagania, bo mają stary tabor, nieprzeszkolonych ludzi, koszty kształcenia, przesuwania, jeszcze mają stare długi z przeszłości, a my jesteśmy w tej chwili na etapie kolei niemieckiej czy francuskiej z przelomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, jeżeli chodzi o te same zjawiska. Tak – te zadłużenia, niedostosowanie do rynku, tracenie ładunków... Prześledźcie Państwo sytuację jeszcze przed kolejami dużych prędkości, które dały technologicznego kopa i klimat społeczny wokół tego zmieniły, itd. Więc teraz okazuje się, że wszystkie te wymogi powodują, że w globalnym już rynku europejskim, żeby wyjść tylko poza polski ogródek, nagle ci słabsi, ci którzy gonią, mają jeszcze bardziej pogorszone warunki funkcjonowania. I uwaga, nie mogą liczyć na wsparcie, które dostają tamte przedsiębiorstwa. Tutaj jest kwestia dużych korporacji i ich przewagi nad małymi i średnimi przedsiębiorstwami, jak byłyby tak duże jak PKP Cargo.

Te przejścia mogą spowodować, że na rynku lokalnym w konkretnym obszarze, albo wręcz na rynku któregoś kraju narodowego, kolejowe koncerny globalne mogą proponować usługę poniżej kosztów rzeczywistych. Ale one będą miały inne kalkulacje, lecz będzie to nie do sprawdzenia, nawet kiedy byśmy mieli bardzo rozbudowany UTK, z prostego powodu – oni po prostu te koszty trwale zakładowe inaczej sobie umieszczają albo prześlą tutaj inny rodzaj taboru i wykorzystają ten efekt.

W związku z tym tu pokazuję, na jakiej przestrzeni i na jakich płaszczyznach musimy patrzeć na te procesy, żeby wyciągać z tego racjonalne wnioski.

Sprawa kluczowa to rozmowy ze społecznością kolejową, ale także przede wszystkim z pasażerami. Z punktu widzenia pasażera, na przykład województwa świętokrzyskiego, nie jest ważne, kto świadczy usługę, tylko czy pociąg jest w miarę punktualny, czysty i tani. W związku z tym dla marszałka województwa świętokrzyskiego nie jest ważne, czy to robi jego własna spółka, czyli Przewozy Regionalne, czy prywatny operator na jednej linii. On w którymś momencie pójdzie po linii najmniejszego oporu i zada sobie podstawowe pytanie: ile mnie to rocznie kosztuje, że ten pociąg wozi te czterdzieści, czy pięćdziesiąt osób. No i teraz widzimy, gdzie kolej może zanotować wielki sukces, jeśli chodzi o pasażerów w ruchu pasażerskim? W kolejach aglomeracyjnych i międzyaglomeracyjnych. W Polsce powiatowej, wybaczczone, ale na wielu trasach przy tych kosztach utrzymania i uruchomienia przejazdów można byłoby wynająć każdemu mercedesa z miejscowej firmy taksówkowej i go po prostu wozić. Więc to też pokazuje, że musi być pewna wrażliwość i elastyczność po obu stronach tego procesu, przesuwania sił i środków tam, gdzie może być pasażer. A odpowiadając sobie na pytanie, czy bronimy okopów Świętej Trójcy tam, gdzie tego pasażera po prostu nie ma, bo z łatwością zbiera się pięć tysięcy podpisów za przywróceniem ruchu na linii X, po czym jeździ w inaugurację ruchu trzydzieści osób, a na co dzień osiem i – jeszcze nie daj Bóg – znajdzie dziennikarz dwóch kolejarzy, podsunie to publiczście pomysł, że cały kurs jest dla tych dwóch kolejarzy, a nie dla tych sześciu, którzy jeżdżą z nimi.

Przepraszam, ja tylko zarysowałem te rzeczy i myślę, że my wszyscy powinniśmy patrzeć także poprzez to, co się dzieje w Komisji Europejskiej. Musimy mieć – jako środowisko i to związkowe, i to merytoryczne, i polityczne – większą chęć do tego, żeby w kuchni europejskiej nie konsumować tego, co tam przygotowują urzędnicy, albo silniejsze gospodarki, czy bardziej sprawnie, lobbystycznie politycy, czy administratorzy, ale przynosić własne pomysły. I stąd, kończąc na tym, bardzo ważne jest, jakie będziemy mieli elementy polskiej części prezydencji 2011 r. w obszarze infrastruktury. Ja uważam, że kwestie

konkurencyjności podmiotu dominującego i rzeczywistej konkurencji przyjaznej pasażerowi i usługobiorcy kolei w przewozach towarowych powinny być jednym z istotnych elementów, które my do ogólnej debaty europejskiej wniesiemy.

|| Senator Stanisław Kogut Przewodniczący Senackiego Zespołu Infrastruktury

Dziękuję serdecznie Panu Posłowi.

Droży Państwo, ja Państwu powiem, że to nie jest takie jedyne spotkanie, bo jest tych spotkań wiele. Będzie także bardzo duża konferencja na temat środowiska i infrastruktury, z panem posłem zorganizujemy spotkanie przewoźników, producentów, a także poprosimy na spotkanie pełnomocnika rządu do spraw osób niepełnosprawnych. Jak Państwo wiecie, witam III pakiet z radością ze względu na troskę o osoby niepełnosprawne, są ogromne pieniądze w PFRON i dlatego nie skorzystać z tych pieniędzy na przebudowę taboru?

Droży Państwo, postaramy się zorganizować spotkanie z panem posłem na temat przewoźników towarowych i poprosić pana ministra Boniego, bo on z ramienia rządu jest odpowiedzialny za reformę kolei. Bo też nie ma co odbierać tej konferencji tak, że wszyscy są przeciwko zmianom, bo nie takie było jej zadanie. Założenie było takie, żeby pokazać problemy. Kiedy byłem w Anglii, na kolanach mnie prosili tamtejsi posłowie: nie dajcie sprywatyzować infrastruktury. Po latach się okazało, że to związki zawodowe miały rację, a nie pan minister Morawski⁹⁴, to było przyczyną sporu. Ale to nie oznacza generalnego sprzeciwu wobec prywatyzacji.

Dziś patrzemy, co się dzieje z Railtrackiem⁹⁵, jeszcze za rządów pana Tony Blaira⁹⁶, kiedy widzieli, że jest taka duża liczba wypadków, giną niewinne istoty, od razu powiedziano – stop panowie, nie

⁹⁴ Eugeniusz Morawski, minister transportu i gospodarki morskiej; 31.10.1997 – 8.12.1998 r. [za www.mi.gov.pl [przyp. red.]].

⁹⁵ Railtrack, zarządca infrastruktury kolejowej w Wielkiej Brytanii [przyp. red.]].

⁹⁶ Premier Wielkiej Brytanii 1997 – 2007 [za Wikipedia; przyp. red.]].

będziecie brać dywidendy, z powrotem bierzemy infrastrukturę na garnuszek państwa⁹⁷.

Pan poseł Piechociński po cichu mnie wspierał, a ja jestem za tym, żeby PLK była przekształcona w coś na wzór Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad – w Krajową Dyrekcję Kolei Żelaznych. Jak będzie regulator, a wtedy musi być z budżetu państwa dotacja 2 miliardy zł do infrastruktury, my to dawno mówimy z panem posłem – po to, żeby stawka dostępu była 50 centów. Bo jak się porównujemy z Zachodem, to się porównujemy. Nasi płacą, wy płacicie, przewozy pasażerskie 7,5 zł za kilometr, a na Zachodzie płacą 50 centów. Do dziś mogę wspomnieć także mojego nauczyciela, kiedy byłem w Radzie PKP, pana Wielądka⁹⁸. Kiedy zaprosił przedstawicieli kolei holenderskiej, ja pytałem – na jakiej podstawie pan zaprosił, panie ministrze, ich tutaj? Ale zacząłem słuchać i myślę, problem nie polega na tym, kto przyszedł. Wiecie, jakie oni przedstawili swoje żądania, warunki wejścia do Polski i wykonywania przewozów regionalnych? Pierwsze – żeby im dać 70 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Stawka dostępu 50 centów i rząd zagwarantuje, że przez 15 lat będą mieli umowę.

Państwo drodzy, jak ktoś mówi o Anglii to niech też wie, że związkowcy i senatorzy także trochę wiedzą. Tam było to inaczej zrobione, tam było po prostu tak – franczyzę dostawali najpierw na osiem lat, zaangażowany był bank, obecna była firma leasingowa i tak wymieniono cały tabor.

Ale jeśli chodzi o infrastrukturę, my tu też jesteśmy zaniepokojeni, bo ja fanem pani Hübnerowej⁹⁹ nie byłem, nie jestem i nie będę, ale miała rację jako komisarz, że nie wykorzystamy środków unijnych na naszą infrastrukturę. Bo jeżeli są dwa przetargi, a mogłoby być sześćdziesiąt i też trzeba powiedzieć, że niektóre firmy z zasady się odwołują. Wszystko trzeba zrobić, żeby te pieniądze unijne wykorzystać.

⁹⁷ W 2001 r. wskutek udowodnienia niegospodarności i zaniedbań, rząd wykupił *Railtrack* (wycofując się tym samym z prywatyzacji infrastruktury) i stworzył w jego miejsce *Network Rail* [za Wikipedią; przyp. red.].

⁹⁸ Od 12 września do 20 grudnia 1989 r. minister transportu, żeglugi i łączności, a następnie do 6 lipca 1990 minister transportu i gospodarki morskiej [przyp.red.].

⁹⁹ Danuta Hübner – pierwszy polski komisarz Unii Europejskiej (2004 – 2009) [przyp.red.].

Państwo Drodzy.

Nie udało się rozwikłać wszystkich wątpliwości, nie wyjaśniono wszystkich kontrowersji, nie znamy wszystkich faktów, niemniej jednak spróbujmy zgodzić się co do podstawowej diagnozy stanu, w jakim jest dziś polska kolej. Nawet jeśli będzie to diagnoza gorzka, koleje polskie są w trakcie przebudowy, w stanie reorganizacji. Bagatela, trwa to już dwadzieścia lat. Naprawdę rząd zaczął reformować PKP już na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Po dwóch dekadach zasadne jest zadanie pytania, czy jesteśmy już blisko celu, ja nie znam odpowiedzi, nie wiem dokąd prowadzi ta droga. Jest zbyt kręta, zbyt często zmieniają się drogowskazy. Dlaczego? Bo nie potrafimy po ludzku o kolei rozmawiać. Nie gramy w jednej drużynie, wciąż ktoś przegrywa, odpada, zostaje na poboczu. Konflikt, ostry konflikt podzielił dziś dwóch największych pasażerskich przewoźników. Wiemy dobrze, że nie jest to wina ludzi, którzy stoją na ich czele. To nie prezesi, to nie zarządy spółek rozpoczęły tę wojnę. Oni zostali postawieni w sytuacji, w której wojny nie można uniknąć. Kto ustalił takie reguły, że możliwa jest tylko walka?

Spójrzmy na historię polskiej polityki kolejowej. Wydzielano na początku lat dziewięćdziesiątych firmy zaplecza budowlano-remontowe kolei. Obiecywano wydzielanym złote góry. Ci, którzy podejmowali wówczas decyzje, powinni mieć wiedzę, jak nierealne były te obietnice. Skutek tamtych działań znamy. Nie ma dziś potrzebnego zaplecza, dziś, gdy trzeba budować linie i pojazdy, nie ma kto tego w kraju robić. Mam na myśli m.in. ZNTK – było dwadzieścia pięć ZNTK, zostały cztery. Nie mogliśmy tego przewidzieć, że w Polsce będą jeszcze potrzebne biura projektowe? Przecież teraz PLK ogłasza przetargi typu: projektuj i buduj.

Na początku naszego stulecia nastąpiło uruchomienie procesu podziału PKP na coraz liczniejsze, coraz mniejsze spółki. Na świecie w globalnej gospodarce liczą się tylko wielcy, a my swojego wielkiego przewoźnika kroiliśmy żywcem. Czy ktoś może dziś, patrząc w oczy powiedzieć, że przekształcenie przedsiębiorstwa w holding poprawiło efektywność gospodarczą, czy sprawność zarządzania, albo komfort przewozów?

Ostatnio skomunalizowaliśmy przewozy regionalne. Jak można było przedstawiać samorządom nieprawdziwą wizję stanu spółki? Głośno mówiłem na posiedzeniu plenarnym Senatu, że pod dyktando jest prawie miliard zł. Dziś na spotkaniach Komisji Gospodarki są kłótnie między rządem a samorządem, kto ma rację. Bo okazuje się, że skromny senator miał rację. Największą satysfakcją dla mnie było to, gdy wstali senatorzy Platformy Obywatelskiej i powiedzieli – senator Kogut rok temu mówił to, co wiemy wszyscy dziś. Bo nie ma co mówić, że my jesteśmy przeciwko usamorządowieniu, bo Prawo i Sprawiedliwość rozpoczęło usamorządowienie, ale zawsze byliśmy za prawdą, za uczciwym przedstawianiem problemów.

Jak mogą polskie władze rządowe i samorządowe prowadzić z sobą takie gry. Gdzie jest tu pamięć o wspólnym polskim interesie? Przecież tu powinna być walka o wspólny polski interes.

Komunalizacja przewozów regionalnych nie ma nic wspólnego z samorządnością. Województwa zostały siłą wtłoczone do jednej spółki. Siłą głosu, to jest podział kapitału między województwa, ustalono arbitralnie, arbitralnie tak dalece, z takim lekceważeniem dla rzeczywistości, że najwięcej kapitału ma Mazowsze, które ma własną spółkę i najmniej tej wspólnej spółki potrzebuje. A tu się okazuje, że oni mają najwięcej udziałów, tak nie powinno być. I oto najpierw tworzymy w Rzeczypospolitej samorządowe województwa twierdząc, że specyfika lokalna uzasadnia odrębne podejście do Pomorza, Śląska, Mazur, Podkarpacia. A potem każemy im znaleźć wspólny wektor polityki transportowej dla całego kraju. To z tego zgromadzenia wspólników robi się drugi parlament.

I wreszcie nasz dzisiejszy temat – III pakiet. Moje refleksje i tu są gorzkie. Możemy na tym przegrać, na własne życzenie. Nie jesteśmy przygotowani, nie skorzystaliśmy przez brak ustawy z możliwości złagodzenia ostrych wymagań dotyczących pasażerów. Podział PKP na spółki utrudnia znacznie wykonanie zaleceń, bowiem dotyczą one wielu podmiotów i wymagają współdziałania, które przychodzi nam trudno.

W najgorszym momencie na problemy związane z III pakietem nałożyliśmy splot trudnych uwarunkowań, wynikających z komunalizacji przewozów regionalnych. Dziś nasi przewoźnicy walczą między sobą,

a konkurenci czekają już na granicy albo wewnątrz kraju patrząc na to z satysfakcją, bo to wojna w interesie obcych, jak wiele polskich wojen.

Czego obywatel RP powinien żądać od władz politycznych, przede wszystkim od rządu? Tego, co dostają obywatele innych państw – ochrony miejsc pracy i polskich przedsiębiorstw. Nikt już nie poświęca własnych firm w imię szlachetnego internacjonalizmu. Firmy oczekują wsparcia i modernizacji, stworzenia im stabilnych warunków rozwoju, obrony przed nieuczciwą konkurencją, walki na forum europejskim o nasze interesy i stanowczej ich obrony, obrony dorobku poprzednich pokoleń. Dworce to praca naszych dziadów i ojców. Nie wolno jej tak marnować. Oczekujemy też jasnej i klarownej wizji przyszłości. Deklaracji, co państwo zamierza zapewnić obywatelom w zakresie transportu. Jaka będzie polska kolej za dziesięć – dwadzieścia lat. Powiedzmy to uczciwie Polakom, do czego zmierzamy. Czy do pokrycia kraju siecią połączeń o przyzwoitym standardzie, czy może skupienia środków na linii X i Y, i niech reszta sieci zarasta trawą z braku pieniędzy.

Proponuję na tym zakończyć nasze spotkanie.

Drodzy Państwo, chcę serdecznie podziękować biuro organizacyjnemu, panu Piotrowi Świąteckiemu i jego pracownikom za przygotowanie tej konferencji. Zapewniam, że to nie jest ostatnia konferencja.

Serdecznie wszystkim Państwu dziękuję za przybycie. Dziękuję związkowcom, dyrektorom, prezesom, prasie, przedstawicielom firm przewozowych.

**INFORMACJA O SKŁADZIE,
ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ
I DZIAŁALNOŚCI SENACKIEGO
ZESPOŁU INFRASTRUKTURY
ORAZ O INNYCH
ZESPOŁACH SENACKICH**



**SENACKI ZESPÓŁ
INFRASTRUKTURY**

Zespoły senackie i parlamentarne są apolitycznymi grupami skupiającymi parlamentarzystów, tworzonymi do zrealizowania celów określonych w ich regulaminach wewnętrznych. Cele działania zespołu, sposób działania oraz organizację wewnętrzną zespoły ustalają samodzielnie. Zespoły działają na podstawie ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora oraz regulaminu Senatu lub Sejmu. Władze zespołu mają obowiązek podania do wiadomości Prezydium Izby składu osobowego zespołu oraz regulaminu wewnętrznego. Senatorowie obecnej kadencji uczestniczą w pracach ponad trzydziestu zespołów senackich i parlamentarnych. Senacki Zespół Infrastruktury jest jednym z nich. Został utworzony w celu wsparcia modernizacji polskiego transportu w interesie harmonijnego rozwoju gospodarczego kraju, ochrony interesów pasażerów i innych nabywców usług przewozowych, ochrony integralności polskiego systemu transportowego, wsparcia rozwoju infrastruktury technicznej kraju. Przewodniczym senator Stanisław Kogut, w skład wchodzi ponadto senatorowie: Dorota Arciszewska-Mielewczyk, Ryszard Bender, Wiesław Dobkowski, Stanisław Iwan, Norbert Krajczy, Krzysztof Kwiatkowski, Tomasz Misiak, Andrzej Owczarek, Jan Rulewski, Tadeusz Skorupa, Grażyna Sztark, Henryk Woźniak i Krzysztof Zaremba.

III PAKIET KOLEJOWY UE W PRAWIE POLSKIM INFORMACJA PRAWNA

|| PIOTR ŚWIĄTECKI

Niegdyś to prawo lotnicze było szczególnie uzależnione od regulacji międzynarodowych. To uzależnienie sięgało tak daleko, że lotnicze ustawy były poprzedzane umowami międzynarodowymi. Współcześnie całe polskie prawo transportowe uzależnia się coraz silniej od przepisów Unii Europejskiej i międzynarodowych aktów normatywnych. Kolejne zmiany polskich ustaw coraz częściej wynikają ze zmian konwencji międzynarodowych oraz wtórnego prawa Unii. Ten tekst jest poświęcony przykładowi takiej nowelizacji.

25 czerwca 2009 r. Sejm uchwalił zmianę ustawy o transporcie kolejowym, służącą wprowadzeniu do prawa polskiego tzw. III europejskiego pakietu kolejowego. Ten pakiet składa się z rozporządzenia 1371/2007 oraz z dwóch dyrektyw: 2007/58 i 2007/59¹⁰⁰

¹⁰⁰ Przytaczając tytuły w pełnym brzmieniu, na III pakiet kolejowy UE składają się:

- rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/14 z 3.12.2007 r.),
- dyrektywa 2007/58 WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/44 z 3.12.2007 r.),
- dyrektywa 2007/59/We Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/51 z 3.12.2007 r.).

(jednocześnie z III pakietem wchodzi w życie nowe rozporządzenie w sprawie służby publicznej¹⁰¹ w transporcie kolejowym i drogowym). Rozporządzenie (We) nr 1371/2007¹⁰² obowiązuje na obszarze krajów członkowskich wprost, jak wszystkie rozporządzenia unijne; nie wymaga zatem transformacji do polskiego systemu prawnego. Pozostawia jednak pewne rozstrzygnięcia prawodawcy krajowemu, o czym dalej jest mowa. Rozporządzenie 1371/2007 ma chronić prawa pasażerów w ruchu kolejowym oraz podnieść jakość i efektywność kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć tym sposobem udział kolei w rynku w stosunku do innych środków transportu. W tym celu rozporządzenie m.in. rozszerza stosowanie standardów CIV/COTIF na krajowy ruch kolejowy. Uprawnienia pasażerów w komunikacji międzynarodowej zostały bowiem już uregulowane w Przepisach ujednoczonych o międzynarodowym przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) stanowiących załącznik do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r. Prawa pasażera objęte rozporządzeniem obejmują także dostęp do informacji dotyczących podróży, stosownie do technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)¹⁰³. Interoperacyjność, o której tu mowa, jest zdolnością transeuropejskiego systemu kolei do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich UE. Innymi słowy – interoperacyjność jest ujednoczeniem wymagań technicznych w skali całego kontynentu. Kolej interoperacyjna, to kolej przekraczająca granicę bez zmian lokomotyw i maszynisty, bez zatrzymania i zmiany pro-

¹⁰¹ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady nr 1191/69 i Nr 1107/70.

¹⁰² Rozporządzenie (We) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urzędowy Unii Europejskiej L 315/14 z 3.12.2007 r.; w tym samym Dzienniku Urzędowym UE opublikowano dwie, dalej omówione dyrektywy III pakietu kolejowego).

¹⁰³ Techniczne standardy interoperacyjności wprowadzane są decyzjami Komisji Europejskiej. Polskie teksty TSI znaleźć można m. in. na stronie Urzędu Transportu Kolejowego www.utk.gov.pl.

cedur (zasad ruchu). Nie wszystkie linie kolejowe, nie wszystkie pociągi i lokomotywy będą należeć do europejskiego systemu kolei interoperacyjnych. Na trasach włączonych do systemu trzeba zminimalizować istniejące na kontynencie różnice dotyczące szerokości torów, skrajni budowli sąsiadujących z linią, zasilania w energię, systemów kierowania ruchem.

W rozporządzeniu 1371/2007 uregulowano też problematykę ochrony i pomocy zapewnianej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją a także obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może żądać od przewoźnika odszkodowania w wysokości 25% ceny biletów przy opóźnieniu od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu, gdy opóźnienie przekracza 120 minut.

Rozporządzenie zobowiązuje również przewoźników do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Prócz ubezpieczenia przedsiębiorstwo kolejowe jest obciążone obowiązkiem wypłaty tzw. zaliczek w razie śmierci lub zranienia pasażera. „Zaliczka” w razie śmierci pasażera nie może być niższa niż 21000 EUR.

Drugi z aktów, wchodzących w skład III pakietu kolejowego, dyrektywa 2007/58/WE¹⁰⁴, otworzyć rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich na terenie Unii poprzez m.in. wprowadzenie prawa kabotażu oraz modyfikację zasad zawierania umów o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z dyrektywą od 1 stycznia 2010 r. wszyscy europejscy przedsiębiorcy kolejowi zyskują dostęp do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Od początku przyszłego roku obcy przewoźnicy mogą też przewozić pasażerów między polskimi stacjami pośrednimi, położonymi na trasach międzynarodowych (kabotaż).

¹⁰⁴ Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. U. UE Nr L 315/44 z 3.12.2007).

Prawo kabotażu jest ograniczane jedynie wówczas, gdy korzystanie z niego naruszy równowagę ekonomiczną usług publicznych zleconych przez państwo¹⁰⁵.

Dyrektywa 2007/58 została skierowana do państw członkowskich i zobowiązała je do wprowadzenia niezbędnych przepisów ustawowych do 4 czerwca 2009 r. (Polska nie zachowała tego terminu). Weszła w życie dzień po publikacji, 4 grudnia 2007 r.

Trzeci z aktów, składających się na III pakiet kolejowy, dyrektywa 2007/59/We¹⁰⁶, odwołuje się do „Konstytucji” kolei europejskich¹⁰⁷, przewidującej liberalizację przewozów, nieuchronnie pociągającą za sobą zwiększenie przepływu maszynistów pomiędzy krajami wspólnoty oraz konieczność wzrostu liczby takich przewoźników, którzy będą w stanie prowadzić pociągi przez granice krajów członkowskich.

Komisja Europejska stwierdziła znaczne różnice wymagań dotyczących uprawnień zawodowych maszynistów państwach członkowskich i oczekuje obecnie ujednoczenia dolnej granicy wieku, od której wolno prowadzić pociąg, oraz opisów wymagań dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności wykonywania tego zawodu.

Tworzony tymi przepisami system weryfikacji uprawnień opiera się na założeniu, że każdy maszynista otrzymuje państwową licencję o zasięgu europejskim oraz uzupełniającą ją świadectwo, wydane przez przedsiębiorcę kolejowego, odnoszące się do wskazanych w nim fragmentów infrastruktury i taboru.

Wprowadzanie w życie dyrektywy 2007/59/WE następować ma stopniowo. Do grudnia 2010 r. powstaną rejestry maszynistów i rozpocznie się wydawanie świadectw niektórym ich kategoriom.

¹⁰⁵ Por. rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12. 2007, str. 1).

¹⁰⁶ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. U. UE Nr L 315/44 z 3.12.2007).

¹⁰⁷ Mowa o dyrektywie Rady 91/440 EWG w sprawie rozwoju kolei we Wspólnocie, definiującej cele Unii w tej branży.

Do 4 grudnia 2009 r. miały być wprowadzone w państwach członkowskich przepisy wykonujące dyrektywę. Jednocześnie jednak treść samej dyrektywy może ulegać zmianom, gdyż aż do 4 grudnia 2012 r. Europejska Agencja Kolejowa będzie badać celowość nadania licencjom i świadectwom maszynistów formy kart elektronicznych.

Dyrektywy 2007/58 nie stosuje się do maszynistów pracujących na liniach metra, tramwajowych i pozostających poza zintegrowaną siecią.

Jak wspomniano na wstępie, ustawa z 25 czerwca 2009 r., zmieniająca ustawę z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym służy wprowadzeniu III pakietu kolejowego do prawa polskiego. Nowelizacja ta rozszerzyła obowiązki Prezesa Urzędu Kolejowego o kompetencje wynikające z III pakietu. Prezes UTK obejmuje nadzorem przestrzeganie praw pasażerów w transporcie kolejowym wynikające z rozporządzenia 1371/2007, oraz przejmuje sprawy licencji i świadectw maszynistów wynikające z dyrektywy 2007/59/WE. Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zlecono również funkcję wynikającą z dyrektywy 2007/58/WE – nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych (w tym także – z innych krajów UE) do polskiej infrastruktury kolejowej.

Przepisy przejściowe ustawy z 25 czerwca 2009 r. ustalają tryb wprowadzania zmian w życie oraz – stosownie do upoważnienia zawartego w rozporządzeniu 1371/2007 – wskazują kategorie przewozów, w stosunku do których rozporządzenie to przejściowo nie ma zastosowania. To przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne oraz niektóre przewozy krajowe (międzywojewódzkie).

Większość przepisów ustawy wchodzi w życie po dwóch tygodniach od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Nr 214 z 16 grudnia 2009 r. (poz. 1658).

Widoczne opóźnienie (akt z czerwca jest publikowany w grudniu) jest skutkiem złożenia przez Prezydenta, jeszcze przed podpisaniem ustawy, wniosku o zbadanie zgodności kilku jej przepisów z Konstytucją. 3 grudnia 2009 r. Trybunał rozpatrzył wniosek i nie dopatrzył się naruszeń ustawy zasadniczej (sygn. akt Kp 8/09). W tych okolicznościach Prezydent podpisał nowelę 8 grudnia br., co otworzyło

drogę do jej publikacji. To opóźnienie przyniosło m.in. ten skutek, że w okresie pomiędzy wejściem w życie rozporządzenia 1371/2007 a wejściem w życie ustawy nowelizującej wszystkie pociągi pasażerskie w Polsce podlegały przepisom tego rozporządzenia, co pociągnęło za sobą możliwość żądania przez pasażerów odszkodowań za opóźnienia wszystkich tych pociągów.