



Warszawa, dnia 27 maja 2013 r.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

BPS/043-27-1293/13

TK10az-0701-12/13

f. lorch W. Adm
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 28.05.13
nr. 4614 podpis. *[signature]*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 27.05.2013r

nr. 2687 podpis. *[signature]*

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Władysława Ortyła, skierowane do Pana Sławomira Nowaka, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przy piśmie BPS/043-31-1293/13 z dnia 24 kwietnia 2013 r., informuję, że niezależnie od zabezpieczenia środków w budżecie Państwa oraz Funduszu Kolejowym Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM) podjęło działania dla pozyskania długoterminowych kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), gwarantowanych przez Skarb Państwa. Przeznaczone są one na prefinansowanie oraz współfinansowanie wydatków na kluczowe, aktualnie realizowane z udziałem środków unijnych, projekty modernizacyjne, w tym między innymi na:

- modernizację linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa–Gdynia - 2 kredyty o łącznej wysokości 598,2 mln EUR,
- modernizację linii kolejowej E59 na odcinkach Wrocław – granica województwa dolnośląskiego oraz Czempin–Poznań – 2 kredyty o łącznej wysokości 185 mln EUR,
- modernizację linii kolejowej E30 na odcinku Kraków–Rzeszów – kredyt w wysokości 308 mln EUR,
- modernizacja linii kolejowej Warszawa–Łódź Lot A i C – kredyt w wysokości 100 mln EUR,

W nadchodzącym czasie przewidywane jest zawarcie kolejnych umów kredytowych z EBI na prefinansowanie i współfinansowanie następujących przedsięwzięć inwestycyjnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007 – 2013:

- 40 mln EUR - modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II,
- 150 mln EUR - modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie – Radom,
- 100 mln EUR - modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Sosnowiec Jęzor – Kraków,
- 120 mln EUR - modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne.

Jednocześnie zauważyć należy, iż w ww. kwoty są maksymalnymi kwotami kredytu. Natomiast rzeczywiste zadłużenie jest zależne od wysokości wydatków niekwalifikowalnych jakie zostaną poniesione w ramach realizacji planowanego projektu. Zatem faktyczne zadłużenie może być niższe od ww. kwot jednak nie może ich przewyższyć.

Ponadto informuję, że zgodnie z zasadami POIiŚ określonymi w Szczegółowym Opisie Priorytetów dofinansowanie dla projektów PKP PLK S.A. wynosi 100% wydatków kwalifikowalnych. Wkład beneficjenta ogranicza się zatem do wysokości podatku VAT i wydatków niekwalifikowanych. Wkład własny w zakresie wydatków niekwalifikowalnych projektów PKP PLK SA pochodzi zasadniczo z rezerwy celowej budżetu państwa lub z kredytu EBI.

Jeśli chodzi o poziom realizacji obecnych inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych, to wg stanu na 10 maja br. w działaniu 7.1 POIiŚ *Rozwój transportu kolejowego* podpisane zostały 33 umowy o dofinansowanie, których wartość całkowita wynosi 25,1 mld zł, natomiast kwota dofinansowania UE wynosi 12,1 mld zł. Co więcej, Komisja Europejska wyraziła zgodę na zwiększenie poziomu dofinansowania unijnego dla projektów z VII osi priorytetowej POIiŚ, w związku z czym, po formalnym zatwierdzeniu tych zmian, wykorzystanie alokacji zwiększy się. Jednocześnie, na podstawie składanych wniosków o płatność beneficjentów z działania 7.1 została poświadczona kwota 3,4 mld zł wydatków kwalifikowanych. Oznacza to systematyczny wzrost wydatków przedkładanych do refundacji przez beneficjentów projektów kolejowych.

Ponadto, w fazie realizacji rzeczowej znajduje się obecnie 39 projektów obejmujących przygotowanie dokumentacji, budowę, modernizację i rewitalizację linii kolejowych, modernizację dworca kolejowego oraz zakup taboru kolejowego. Do chwili obecnej zakończyła się rzeczowa realizacja 7 projektów. Cztery z nich dotyczyły przygotowania dokumentacji, ponadto zakończyła się budowa łącznicy kolejowej do Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie oraz modernizacja dworców kolejowych Wrocław Główny i Gdynia Główna. Niebawem zostaną rozstrzygnięte przetargi na realizację kolejnych inwestycji kolejowych, a więc liczba realizowanych projektów będzie jeszcze wzrastać. Zgodnie z przedstawianymi przez beneficjentów harmonogramami zakończenie inwestycji kolejowych realizowanych ze środków POIiŚ planowane jest na 2014 oraz 2015 rok. W przypadku niektórych z nich istnieje pewne ryzyko, że część wydatków może zostać poniesiona dopiero w 2016 roku, tj. po formalnym zakończeniu okresu kwalifikowalności wydatków w ramach POIiŚ, jednakże strona polska uzyskała zapewnienie Komisji Europejskiej, że przy spełnieniu odpowiednich warunków nie będzie to skutkowało redukcją dofinansowania unijnego.

Wydatki na infrastrukturę kolejową finansowane są ze środków krajowych oraz UE. Do krajowych źródeł finansowania inwestycji oraz remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej należy zaliczyć: środki własne zarządcy, budżet państwa oraz Fundusz Kolejowy. Przykładowo w 2012 roku wydano ze środków publicznych na zadania finansowane wyłącznie ze źródeł krajowych, tj. z budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego w zakresie remontów

i utrzymania infrastruktury kolejowej kwotę 1 240 328 tys zł. (w tym z budżetu państwa kwotę 1 193 295 tys zł. i Funduszu Kolejowego kwotę 47 033 tys zł.) oraz w zakresie inwestycji kolejowych kwotę 884 378 tys zł (w tym z budżetu państwa kwotę 734 490 tys zł. i Funduszu Kolejowego kwotę 149 888 tys zł.).

W roku 2013 r. ze środków publicznych planuje się przekazać następujące kwoty:

- na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej:

- budżet państwa – 1 198 699 tys zł.

- Fundusz Kolejowy - 257 947 tys zł.

- na inwestycje kolejowe:

- budżet państwa – 1 392 899 tys zł.

- Fundusz Kolejowy – 265 279 tys zł.

Jednocześnie informuję, że w związku z realizowaną w latach poprzednich, na podstawie Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, restrukturyzacją finansową, dokonano konwersji krótkoterminowego zadłużenia PKP S.A., istniejącego w dniu jej utworzenia, na zobowiązania długoterminowe, wynikające głównie z wyemitowanych obligacji oraz zaciągniętych kredytów gwarantowanych przez Skarb Państwa. W związku z powyższym, priorytetową sprawą jest spłata przez Spółkę PKP S.A. zobowiązań z tytułu kredytów i obligacji, zwłaszcza gwarantowanych przez Skarb Państwa, zgodnie z przyjętym harmonogramem spłat. Środki finansowe niezbędne na spłatę zadłużenia finansowego Spółka pozyskuje, między innymi, z wpływów z gospodarowania składnikami majątku własnego, w tym: ze zbycia akcji i udziałów w podmiotach powiązanych, zbycia komercyjnego niefinansowych aktywów trwałych oraz najmu i dzierżawy posiadanych nieruchomości. Z informacji Zarządu PKP S.A. wynika, że Spółka terminowo reguluje swoje zobowiązania finansowe. Stan zobowiązań Spółki z tytułu kredytów i obligacji na dzień 31 grudnia 2012 r., objętych gwarancją Skarbu Państwa, wynosił 2 789,83 mln zł.

Rozwiązaniu problemu zadłużenia PKP S.A. sprzyja sprawne i terminowe wydawanie, na podstawie art. 18 ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. nr 84 poz. 948, z późn. zm.), decyzji ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnych w zakresie rozporządzenia określonymi w tej ustawie składnikami aktywów trwałych Spółki, jak również sprawna realizacja procesów prywatyzacyjnych. Jednym z mechanizmów kontrolnych stosowanych w MTBiGM służących realizacji celu, jakim jest zmniejszenie zobowiązań finansowych PKP S.A., jest bieżące monitorowanie przez właściwe komórki ministerstwa stanu zadłużenia Spółki, zaawansowania procesów prywatyzacyjnych

poszczególnych spółek Grupy PKP oraz wpływów ze sprzedaży akcji/udziałów spółek zależnych i przychodów z gospodarki nieruchomościami.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 o Funduszu Kolejowym w latach 2011-2014 z Funduszu Kolejowego przeznaczana się na sfinansowanie nabycia przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A. od PKP S.A. Wielkość ww. wydatków wynosi corocznie 500 mln zł., z wyjątkiem roku 2012 gdzie na sfinansowanie nabycia akcji przeznaczono kwotę 350 mln zł., a kwota 150 mln zł. przeznaczona została na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Środki powyższe pozwolą Spółce na sprawną obsługę zadłużenia.

Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmuje prace mające na celu zapewnienie dostępności środków unijnych na inwestycje kolejowe w latach 2014-2020, zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym. Obok klasycznych instrumentów polityki spójności, trwają przygotowania polskiego sektora kolejowego do skutecznego wykorzystania środków nowego instrumentu finansowego UE, tj. *Connecting Europe Facility*. Zostały podjęte działania mające na celu wzmocnienie systemu finansowania inwestycji kolejowych. W ramach strategicznych przygotowań do realizacji inwestycji kolejowych przy wykorzystaniu środków UE oraz w ramach realizacji tzw. warunku *ex ante* resort transportu przygotował projekt *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu (DI)*. DI obejmuje zhierarchizowane inwestycje w sektorze kolejowym, dla których przygotowano szczegółowy *project pipeline*. Takie rozplanowanie w czasie inwestycji oraz oszacowanie niezbędnych nakładów będzie stanowić nie tylko informację dla rynku wykonawców, ale również element planowania budżetowego w zakresie konieczności zapewnienia współfinansowania ze środków krajowych. W ramach DI przewidziano, że MTBiGM wspólnie z Ministerstwem Finansów ustali źródło finansowania kosztów niekwalifikowanych. Ponadto w zakresie projektów przewidzianych do realizacji w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014 – 2020 przewidywane jest pozyskanie finansowania EBI dla następujących odcinków linii we wstępnie określonych kwotach:

- Wrocław – Szczecin, 60 mln EUR,
- Rawicz – Czempin, 120 mln EUR,
- Sadowne – Białystok, 240 mln EUR,
- Otwock – Lublin, 300 mln EUR,
- Linia średnicowa i obwodowa w Warszawie, 120 mln EUR,
- Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp, 60 mln EUR.

Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu