

Juliusz Engelhardt

Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Infrastruktury

Opinia Rządu dotycząca rozwoju systemu kolejowego w najbliższych pięciu latach

Tezy na sesję plenarną forum

Transport szynowy XXI wieku dla Polski – renesans, czy stagnacja?

10 – 11 czerwca 2010 r.

W grudniu 2008 r., Rada Ministrów, przyjmując *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, stworzyła nowe ramy dla długofalowego programowania i planowania rozwoju sektora kolejowego. Tym samym, w miejsce obowiązującej od kwietnia 2007 r. *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013* konieczne stało się przygotowanie nowego dokumentu o charakterze średniookresowym, który precyzowałby zamierzenia Rządu w dziedzinie organizacyjno-prawnej dotyczącej transportu kolejowego, bazując jednocześnie na wytycznych *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Należy bowiem zachować spójność w planowaniu strategicznym odnoszącym się do tak istotnego sektora gospodarki, jakim jest właśnie transport kolejowy.

Warunki te spełnia przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*.

Generalnie, opracowany w Ministerstwie Infrastruktury dokument ma charakter syntetycznych wytycznych, prezentujących zamierzenia Rządu w określonych dziedzinach związanych z restrukturyzacją sektora kolejowego w Polsce.

Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 odnosi się do następujących kluczowych zagadnień:

- określenia ogólnej polityki Rządu w sektorze transportu kolejowego;
- sprecyzowania celów i zadań Rządu w zakresie kształtowania rynku;
- zdefiniowania celów i zadań Rządu dotyczących infrastruktury kolejowej;

- działań Rządu wobec Grupy PKP;
- formułowania zasad wsparcia finansowego działań planowanych do roku 2015, wraz z ich harmonogramem, a ponadto zakresem koniecznych prac legislacyjnych, sposobem monitorowania i przewidywanymi efektami realizacji.

W zakresie ogólnej polityki Rządu, Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 odwołuje się do dokumentów programowych rangi europejskiej (Strategii Goeteborskiej, *Białej Księgi – Europejskiej Polityki Transportu do 2010 roku: Czas na decyzje* z 2001 r.) oraz dokumentów krajowych: *Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015, Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*, a także *Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*.

Natomiast za podstawowe cele i zadania Rządu w zakresie kształtowania rynku transportu kolejowego niniejszy dokument postrzega zapewnienie przewoźnikom niedyskryminującego dostępu do infrastruktury poprzez uniezależnienie zarządcy infrastruktury dzięki wyodrębnieniu go ze struktur Grupy PKP. W przejściowym okresie funkcjonowania systematycznie budowana będzie niezależność zarządcy infrastruktury kolejowej, spółki PKP PLK S.A. przez ograniczanie faktycznego wpływu wywieranego na nią przez spółkę – matkę, czyli PKP S.A. Zmianie ulegnie model docelowy własności, zarządzania i finansowania infrastruktury kolejowej. Wdrożony będzie odmienny model funkcjonowania tej dziedziny gospodarki, oparty w głównej mierze na własności Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 w zakresie polityki kształtowania rynku* przewiduje również oparcie dostępu do rynku publicznego transportu zbiorowego na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistnione zostanie poprzez wprowadzenie m.in. takich instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, które umożliwiając dostęp do niego nowym przewoźnikom, jednocześnie będą skutecznie przeciwdziałać wszelkim działaniom zagrażającym realizacji zawartego kontraktu publicznego.

W obrębie polityki kształtowania rynku, przewidywane jest również wzmocnienie funkcji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego m. in. w postaci

- możliwości badania przez niego w każdym momencie, lecz nie rzadziej niż co 5 lat, czy dany przewoźnik kolejowy wciąż spełnia warunki, jakie wymagane były w stosunku do niego w momencie wydawania licencji,
- obowiązku zasięgania jego opinii przez zarządców infrastruktury kolejowej w sprawie regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przed jego opublikowaniem,
- opiniowania przez Prezesa UTK umów zawieranych w zakresie udostępniania infrastruktury ogólnodostępnej i prywatnej między zarządcą (i/lub właścicielem tejże infrastruktury), a przewoźnikiem, na wniosek którejkolwiek ze stron, pod kątem ich zgodności z obowiązującym w danym przypadku regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras oraz pozostałymi przepisami prawa,
- wprowadzenia mechanizmu rozstrzygania sporów na rynku transportu kolejowego,
- wprowadzenia ekonomiczno-prawnego mechanizmu regulacyjnego dla wewnętrznego rynku przewozów w przypadku konfliktów w przydziale tras oraz konkurencji między przewoźnikami na danej trasie

W dziedzinie celów oraz zadań Rządu w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 przewiduje kontynuowanie działań legislacyjnych zmierzających ku temu, aby koszty budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i obsługi skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi zostały rozdzielone we właściwych proporcjach pomiędzy zarządcę infrastruktury kolejowej oraz zarządców (właścicieli) drogi, która krzyżuje się z linią kolejową.

Celem strategicznym Rządu jest także zapewnienie stabilnego finansowania publicznej infrastruktury kolejowej. Jest to jeden z podstawowych elementów dopasowania systemu finansowania infrastruktury kolejowej do wymogów, wiążących się z przynależnością Polski do Unii Europejskiej. Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej będzie możliwa tylko w przypadku znacznego zwiększenia dopływu środków finansowych ze źródeł zewnętrznych. Dlatego docelowo, zostanie zawarty wieloletni kontrakt pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, a PLK S.A., na utrzymanie (w tym remonty) zarządzanej przez spółkę ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej, w pełnym zakresie spełniającej wymogi określone w tym zakresie przez Komisję Europejską.

Ponadto, w *Programie działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015* uwzględniona została kwestia wprowadzenia opłaty dworcowej.

W zakresie problematyki celów i zadań Rządu w odniesieniu do Grupy PKP, Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015 przede wszystkim formułuje wstępny harmonogram prywatyzacji spółek należących do Grupy.

Odnosząc się natomiast do kwestii finansowych, *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015* zakłada, że podstawowymi źródłami finansowania realizacji celów i zadań polityki Rządu w zakresie infrastruktury kolejowej w zasadzie pozostaną dotychczasowe źródła finansowania.